6

Jus M. 2517.a.
Jus M: 2517 a

<36636332910018

<36636332910018

Bayer. Staatsbibliothek

J Publ Eur 179-1

Handbuch

über das

Practische Seerecht

der

Engländer und Franzosen

in Hinsicht

auf das von ihnen in Kriegszeiten angehaltene neutrale Eigenthum, mit Rücksicht auf die englischen Assecuranz-Grundsätze über diesen Gegenstand.

Von

Friederich Johann Jacobsen

Königl. dänischen Advocaten.

Erster Band.

Hamburg,
auf Kosten des Verfassers
in Commission bey Friederich Perthes.
1803.

Handbuch

über das

Practische Seerecht

der

Engländer und Franzosen

in Hinsicht

auf das von ihnen in Kriegszeiten angehaltene
neutrale Eigenthum, mit Rücksicht auf die
englischen Assecuranz-Grundsätze über
diesen Gegenstand.

Von

Friedrich Johann Jacobsen,

Königl. dänischem Advocaten.

Erster Band.

Hamburg,
auf Kosten des Verfassers
in Commission bey Friedrich Perthes.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Den nordischen Mächten

Sr. Majestät dem Könige
von Dännemark,

Sr. Majestät dem Kaiser
von Rufsland,

Sr. Majestät dem Könige
von Preufsen,

Sr. Majestät dem Könige
von Schweden.

Den ersten Versuch im Norden sämmtliche die Neutralen betreffende practische Grundsätze der Engländer und Franzosen über das Prisenrecht zu sammeln, wage ich, da der Gegenstand von unendlichem Interesse für die nordischen Völker ist, den erhabenen Beherrschern derselben allerunterthänigst zu widmen. In einem glücklichen Lande, einem der freiesten

und interessantesten Stände der bürgerlichen Gesellschaft angehörend, erkühne ich mich zu dieser ehrfurchtsvollen Huldigung, ohne andere persönliche Wünsche als die einer huldreichen Aufnahme und nachsichtsvollen Beurtheilung. Beinahe allenthalben wird das Bedürfniſs eines allgemeinen Seecodex gefühlt oder wenigstens die einstimmige Befolgung der in der Mehrheit der europäischen Verträge enthaltenen Grundsätze als solcher die das eigentliche Völkerrecht ausmachen, gewünscht. Die beiden nordischen Bündnisse von 1780 und 1800 sind unsterbliche Beweise der Aufmerk-

samkeit der erhabenen Beherrscher des Nordens auf die Bedürfnisse des Seehandels. Der Petersburger Tractat von 1801 und die demselben hinzugefügten additionellen Artikel verbunden mit den Aeuſserungen Frankreichs in Rücksicht auf die Freiheit des Seehandels gewähren die schöne Hoffnung, daſs auch noch mehrere Theile des Seerechtes durch friedliche Discussionen zwischen den Regierungen erläutert werden dürften. Ich habe in dieser Hinsicht geglaubt, Bedürfnisse für den nordischen Handel, die sich aus gerichtlichen Entscheidungen und Erfahrungen ergeben, in diesem Werke

zur Sprache bringen zu dürfen. Ich habe ferner geglaubt, daſs mir als einem Mitgliede der dänischen Nation dies vorzüglich geziemte, da der Gegenstand dieser Nation ungleich wichtiger ist, als allen anderen, indem bey jedem gewaltsamen Kampfe, den die Zukunft für die Rechte des Nordens nöthig machen mögte, gerade meinem Vaterlande von der Natur der gefährlichste Posten angewiesen ist, auf welchen jüngst so viele meiner Landsleute, mit Ehre bedeckt, für den Norden gekämpft haben. Möge die Kühnheit, diese Blätter zu den Füſsen Ew. Majestäten niederzulegen, Ihre Verzeihung in der

reinen Huldigung, wovon mein Innerstes für Ew. Majestäten durchdrungen ist und in dem Interesse der in diesem Werke enthaltenen Gegenstände finden.

Ich verharre in tiefster Ehrfurcht

Ew. Majestäten

Altona,
den 24sten Sept. 1803.

allerunterthänigster.

Friederich Johann Jacobsen.

Einleitung.

Englische Parlamentsäuſserungen über den Petersburger Tractat vom 17ten Juny 1801. — Vorschläge in Hinsicht der gröſseren Freiheit und Sicherheit des neutralen Handels für die Zukunft bey Seekriegen.

Es hatte den Anschein gewonnen, als wenn die Grundsätze der bewaffneten Neutralität für Europa die Wichtigkeit erhalten würden, welche in früheren Jahrhunderten das Consulat für einen Theil der südlichen Europäer hatte. Allein diese Grundsätze sind beinahe alle bis auf wenige Nebenpuncte durch den Petersbur-

ger Tractat von 1801 verschwunden. Dieser scheint, in so weit er zureicht, fürs Erste zur Basis eines Seecodex der nördlichen europäischen Nationen bestimmt zu seyn. Auch Oesterreich bezieht sich auf einige Grundsätze desselben in seiner Verordnung vom 13ten Aug. 1803. Die Praxis der englischen Gerichtshöfe über das den Neutralen abgenommene Eigenthum, so wie sich solche in dem letzten Kriege ausgebildet hat, wird dadurch nur wenig abgeändert, wenn man auf die authentische Erklärung der englischen Minister über den Sinn und die Auslegung desselben hinsieht, und bey dem entschiedenen Uebergewichte der Engländer zur See steht es zu erwarten, dafs ihre Seerechtsprincipien allgemeiner gelten werden, als je die rhodischen Seegesetze, oder das Consulat oder irgend ein anderes. Das Lieblingsprincip der Engländer in Hinsicht des neutralen Handels:

„Dafs den Neutralen in Kriegszeiten keine Art des Handels und der Navigation zu erlauben sey, den sie nich in Friedenszeiten gewöhnlicher Weise führen dürfen."

welches sie in ihren Gerichten immer mehr ohne Ausnahme in vorkommenden Fällen anzuwenden streben, ist der englischen Erklärung

zu Folge durch den Tractat nicht aufgehoben.*) Dahingegen scheinen die neutralen Mächte nicht befürchten zu dürfen, daſs das in der Entscheidung über das dänische Schiff, General Huth, Capitain Meinerts, den 12ten July 1794 von Sir John Marriot in Anwendung der englischen Schiffahrtsacte auf den Welthandel aufgestellte Princip:

„Daſs Neutrale nicht das Recht hätten, die Producte und Waaren anderer Nationen in Kriegszeiten nach fremden Ländern zu verführen, sondern sich auf die Führung ihrer eigenen Landesproducte einschränken müſsten," **)

unter der Aegide dieses Tractats je zur Anwendung kommen werde.

*) Herr Nau führt Pag. 274 §. 199 in seinem Seerechte an, daſs England seine vormaligen Einwendungen gegen den Colonialhandel durch den Petersburger Tractat, Art. 3, aufgegeben hätte. In Folge der Erklärung im Parlament am 13ten Nov. 1801 und aus dem Inhalte der additionellen Artikel kann man nur schlieſsen, daſs England nur fernerhin in so weit diesen Colonialhandel erlauben wird, als er durch die bisherige Praxis des englischen Admiralität-Gerichtes limitirt ist.

**) Herrn Schmidt Phiseldeck Darstellung des dänischen Neutralitäts-Systems Pag. 59.

Um die dermalige Brauchbarkeit des gegenwärtigen Werks zu zeigen, in so ferne die englischen Prisengerichte in Zukunft gröfsten Theils bey der in dem Revolutions-Kriege festgesetzten Praxis verharren werden, und um die Wünsche der neutralen Kaufmannschaft zur Sprache zu bringen, bey der Aeufserung des Herrn Addington, dafs further Explanations on the Treaty still may be had, und, wie ich hoffe, vice versa, halte ich es nicht für unzweckmäfsig, die Discussionen im englischen Parlamente über den Petersburger Tractat an diesem Orte anzuführen. Im Oberhause sagte der Exminister Lord Grenville am 13ten Nov. 1801 in Beziehung auf denselben: Es gab fünf distincte Sätze, die von uns behauptet und von den nördlichen Mächten bestritten wurden. Der erste war dieser: dafs Neutrale denjenigen Theil des feindlichen Handels, an welchem sie in Friedenszeiten keinen Theil nähmen, in Kriegszeiten nicht betreiben dürften. Dieser Handel theilt sich in 2 Zweige, in den Küstenhandel des feindlichen Landes von Hafen zu Hafen; und in den Colonialhandel von den feindlichen Colonien nach dem Mutterlande. Was den ersten, nämlich den Küstenhandel betrifft, so schlossen die Franzosen in Friedenszeiten alle

Fremde davon aus, und was den zweiten betrifft, so konnte es nie bezweifelt werden, daſs dieſs nicht ein gerechter Gegenstand für Capturen sey. Indeſs sehr frühe, im Anfange dieses Krieges, remonstrirten die Americaner dagegen, daſs dieses Gesetz sich auch auf sie erstrecke, indem sie anführten, daſs, da sie sich selbst von Westindien aus mit Colonialproducten versorgten, sie genöthigt seyn würden, im Falle daſs man sie aufbringen wollte, durch Umwege das aus Europa zu holen, was sie directe von Martinique oder den anderen Inseln haben könnten. Die damaligen Minister Sr. Majestät *hielten* es für billig, daſs das Gesetz gegen die americanischen Staaten nicht exsecutirt werde, da ihre Local-Lage einen wesentlichen Unterschied von den europäischen Nationen veranlasse. Ein von Westindien nach America bestimmtes Schiff muſs mit den nach Europa bestimmten Schiffen bis zu einer gewissen Höhe einen Cours halten, und das Factum, daſs man ein solches Schiff auſser einem bestimmten Grade der Breite träfe, würde das Vorgeben, daſs es nach America bestimmt wäre, zu negiren scheinen. Der 2te Satz war, daſs freyes Schiff nicht freyes Gut mache; der 3te bezog sich auf Kriegscontrebanden. Der 4te war,

dafs die Blockade eines Hafens durch eine kreuzende Escadre formirt werden könnte, und dafs, wenn ein Hafen blockirt und Anzeige davon an die neutralen Mächte geschehen sey, so wären die dahin bestimmten Schiffe, wo man sie auch träfe, anzuhalten, indem die Bestimmung und die Hinlänglichkeit der blockirenden Escadre es beweisen würden, dafs man bona fide handle. Auf der anderen Seite prätendirte der Feind, dafs die Escadre es beabsichtigen müfste, den Hafen anzugreifen, oder dafs sie stationirt und hinreichend nahe seyn müfste, um zu bewirken, dafs man sich dem Hafen nicht ohne Gefahr nähern könnte. Kurz, sie bestanden darauf, dafs die Blockade eines Hafens der Berennung einer Stadt ähnlich seyn müfste. Der 5te und letzte Satz, sagte Lord Grenville, wäre dieser gewesen: dafs neutrale Schiffe feindliches Eigenthum nicht beschützen dürften; eine Folge davon wäre das Recht der Durchsuchung. Nachdem der Lord auf diese Weise die streitigen Sätze angegeben hatte, sagte er in Beziehung des Tractats auf diese Grundsätze, dafs er nicht umhin könnte zu bedauren, dafs bey Entwerfung desselben, wir, anstatt ihn nach unsern eigenen Tractaten zu concipiren, ihn unvernünftiger Weise nach

dem schädlichen Tractate wegen der bewafneten Neutralität abgefafst hätten, wodurch wir uns in allen den feineren Schattirungen der Distinctionen der ungünstigsten Auslegung unterworfen hätten, da es eine allgemein angenommene Regel der Auslegungskunst sey, auf das Original-Document zurückzugehen, auf welches ein Tractat gegründet worden, damit es bey der Auslegung eines späteren Documents behülflich sey. Der 3te Artikel folgte beinahe den Worten des Tractats über die bewafnete Neutralität von Ao. 1780. *) Durch besagten Tractat reclamirten die Neutralen ohne Molestation von *Hafen* zu Hafen und längs den Küsten der Kriegführenden Nationen zu fahren. Im gegenwärtigen Tractate lauten die Worte: „die Schiffe der neutralen Mächte sollen ohne Molestation nach den Häfen und längs den Küsten der Kriegführenden Mächte segeln dürfen."

*) In so ferne wir Nordländer dieser Erklärung zu Folge dem diesseitigen Unterhändler schon dafür Dank wissen, dafs er Lord Grenville zu diesem Tadel Veranlassung gab; würde unser Dank noch um so inniger seyn müssen, wenn es ihm bey der Einkleidung des Tractats möglich gewesen wäre, die holländischen Stipulationen aus ihren Verträgen mit England in dem 17ten Jahrhunderte zu benutzen.

Aus der Zweydeutigkeit dieser Worte, behauptete er, könnte von den Neutralen argumentirt werden, dafs sie überhaupt ein Recht hätten, von Hafen zu Hafen ohne Molestation zu segeln; vorzüglich da die Worte: „längs den Küsten," keine andere Bedeutung zu haben schienen, als um eine solche Interpretation zu unterstützen. Diese Art der Auslegung würde durch die hermenevtische Regel, welche auf den Tractat von 1780 hinwiese, nach welchem der gegenwärtige construirt sey, additionelle Stärke erhalten. Es wäre ihm kummervoll zu sagen, dafs, wenn dieser Punct in Hinsicht der Ausdeutung desselben noch zweifelhaft wäre, der folgende dies gar nicht sey. Derselbe übergebe den Neutralen ganz vollkommen den Colonialhandel. — Keine Auslegung der Worte könnte sie dieses Vortheils berauben. Die Worte, wie sie da stehen, sagte er, lauten so: „Die am Bord der Schiffe neutraler Mächte gefundenen Effecten sollen mit Ausnahme der Kriegs-Contrebande oder des feindlichen Eigenthums frey seyn. Die rohen oder bearbeiteten Producte der im Kriege begriffenen Mächte, welche die Unterthanen der neutralen Mächte gekauft haben und für ihre eigene Rechnung wegführen, sollen gleichfalls frey seyn." Dieses,

behauptete er, würde ihnen auf eine wirksame Weise den Colonialhandel übergeben, da es für die Neutralen sehr leicht sey, sich einen Rechtstitel an die am Bord befindlichen Güter zu verschaffen, da sie solche ja nur wirklich und bona fide kaufen könnten, z. B. die Baumwolle und den Caffe auf Martinique, und sie würden dann laut der Worte des Tractates das Recht haben, solche ohne Molestation nach den feindlichen Häfen in Europa zu bringen. — — — — — — Bey der Errichtung der ersten bewafneten Neutralität hätte man bestimmt: dafs ein Hafen nicht für blockirt zu erachten wäre, wofern die Escadre nicht nahe genug sey um Gefahr beym Einlaufen zu erzeugen, und daselbst stationirt läge. Durch den gegenwärtigen Tractat wäre das Wort und in oder verwandelt worden. Er behauptete, dafs wir hier wieder eine grofse Concession gemacht hätten, da es unmöglich seyn würde, eine Flotte hinlänglich nahe zu halten, um Gefahr beym Einlaufen zu erzeugen, und auf den Fall dafs man dies nicht könnte, würde es zu Folge dieses Tractates nicht für hinlänglich erachtet werden, um eine Blockade zu constituiren.

Der Lord Canzler Herr Addington sagte hierauf: Er müfste den Lord versichern, dafs

auslegen. Er wolle nur blofs fragen, ob nicht, wenn man beabsichtiget hätte, ein Recht von so wesentlichem Werthe als dasjenige quaestionis aufzugeben, sodann im Tractate irgend eine Notiz davon würde genommen seyn? Er zweifele keinesweges, dafs die deutliche Meinung gewesen sey, dafs das Recht nicht sollte aufgegeben werden, und man könnte über diesen Gegenstand noch immer eine fernere Explication haben. Während des letzten Krieges hätten die Personen, welche damals Frankreich beherrschten, einen monstreusen und ungerechten Satz behauptet, welcher gezeigt hätte, wie weit jenes Land sich von den Gebräuchen, die bisher in Europa als heilig befolgt wären, entfernte Sie behaupteten nämlich, sie hätten ein Recht, alle, neutralen Personen zugehörige Güter zu confisciren, wenn solche ursprünglich aus Grofsbritanien herstammten, und der einzige Vorwand, welchen sie für dieses Verfahren gehabt hätten, sey gewesen, dafs sie vorgegeben, es wäre englisches Eigenthum. Das Princip, zu Folge dessen nach dem gegenwärtigen Tractat verfahren werden sollte, sey ganz verschieden. Die Worte erklärten: „dafs dieses Land solche Güter nicht für feindliches Eigenthum erachten wollte, die vormals dem

Feinde zugehört hätten, aber seitdem von Neutralen wären acquirirt worden. Man kann daher unmöglich supponiren, sagte er, dafs, weil wir neutrale Nationen nicht verhindern dürfen, die Colonialproducte der Feinde zu acquiriren, wir die Betreibung des feindlichen Colonialhandels von ihrer Seite zulassen wollten. — Der Tractat, fuhr er fort, enthalte eine complete Renunciation auf den Küstenhandel und eine klare unzweideutige Zulassung des Durchsuchungsrechtes, und im Ganzen könnte er fragen: ob das Land nicht das erhalten hätte, wofür es in den Kampf gegangen? In Betref des *Durch*suchungsrechtes müfste er gestehen, er wünschte, dafs dieses Recht auch durch Kaper eben sowohl, als durch Kriegsschiffe ausgeübt werden dürfe, da diese Schiffe einen grofsen Theil der Seemacht dieses Landes bildeten, und indem er die falsche Philanthrophie tadle, wodurch in Frankreich die Kaperey verworfen wäre, betrachte er dieselbe als ein wesentliches Interesse für dieses Land. Da indefs das Recht der Durchsuchung von Kapern Widersetzlichkeit erregen und in einigen Fällen nicht ohne Kriegserklärung von einer oder der anderen Seite ausgeübt werden könnte; so hätte er es für besser gehalten, solches aufzugeben. Die

nen; indeſs könne er nicht umhin zu sagen, daſs, wenn wir auch nicht die Definition der Neutralen adoptirt hätten, so hätten wir doch unsere eigene Definition aufgegeben, wenigstens in so weit wir darnach in dem letzten Kriege gehandelt. Wir hätten die Definition aufgegeben, welche die ganze Küste von Holland in Blockadenstand erklärte, während die blockirenden Schiffe auf der Rheede von Yarmouth waren. Er bekenne, daſs er das nicht deutlich verstehe, was durch den Artickel bestimmt würde, welcher den feindlichen Handel längs den neutralen Küsten regulire. Er gestehe ein, daſs das Verbot, „von Hafen zu Hafen„ hinlänglich ausgedrückt sey, aber aufrichtig gesagt, glaubte er nicht, daſs der beabsichtigte Zwek erreicht werden würde. Bey der ersten Durchlesung des Artickels hätte er verstanden, daſs derselbe eine Erlaubniſs für Neutrale ertheilte, den feindlichen Küstenhandel zu treiben, und er wäre ungeachtet aller darüber gegebenen Explicationen fast der Meinung, daſs darin beinahe eine solche Erlaubniſs enthalten sey. Durch den Artickel quaestionis könnte ein neutrales Schiff, wenn es einen Theil einer neutralen Ladung am Bord hätte, nicht verhindert werden, von einem Hafen nach dem

anderen zu gehen, um diesen Theil der Ladung zu löschen. Auf gleiche Weise könnte feindliches Eigenthum für neutrale Rechnung angekauft, und die Wirkung des Tractats gänzlich eludirt werden. Würde es nicht, fragte er, für die neutralen Kaufleute leicht seyn, in den verschiedenen feindlichen Handlungsstädten Handlungshäuser zu etabliren, um einen Handel mit denjenigen Producten zu treiben, welche der Artickel quaestionis unwirksamer Weise zu excludiren suchte? Es wäre wahr, dafs der Feind auf die Weise nicht mit Schiffsvorrath (Naval-Stores) versehen werden könnte. Indefs wenn die schwedische Auslegung des schwedischen Tractats zugelassen werden sollte; so könnte der Feind auch damit versehen werden, und der gegenwärtige Tractat böte dagegen keine Hülfsmittel dar, indem Schiffsvorrath nicht als Contrebande in demselben aufgeführt stände.

Der Minister, Lord Hawkesbury, sagte: — die Definition von einem Hafen in einem Zustande der Blockade wäre nun so bestimmt, dafs nicht der kleinste Zweifel über diesen Gegenstand übrig bliebe. Nicht blofs die wirkliche Stationirung einer Escadre, sondern ihre Bestimmung für diesen Endzweck constituire eine

Blockade. Demnach würde die Existenz derselben anerkannt, obgleich widrige Winde unsere Escadre von ihrer Station vertrieben hätten. Dieser Punct wäre von einem sehr bedeutenden Umfange. Was den Küsten- und Colonialhandel betreffe, so erlaubten die jetzt genehmigten Regulationen blofs die Betreibung des mit neutralen Nationen schon errichteten Handels, verböten aber den Anfang neuer Zweige des Handels. Das Haus würde auf die Weise bemerken, dafs alle Puncte von Bedeutung in Hinsicht des Glücks und der National-Stärke dieses Landes erreicht wären. Das Haus würde ferner sehen, dafs die einzige von den feindlichen Mächten vorgeschlagene Regulation, welche wir zu adoptiren und unserem eigenen Codex einzuverleiben veranlafst wären, gerade die Einzige von allen wäre, welche auf das Wirksamste dazu dienen würde, alle beabsichtigte Collusion zu vereiteln.

Dr. Laurence sagte, dafs es ihm in Hinsicht der Aufzählung der contrebanden Artickel schiene, dafs die Stipulation gar zu sehr einer Admission eines allgemeinen Princips ähnlich sehe, anstatt dafs sie eine Exception hätte festsetzen sollen. Die Stipulation schiene ihm von den vorigen Verträgen mit Rufsland ver-

schieden zu seyn, in so ferne es durch die Bedingung, daſs kein anderer Artickel, feindliches Eigenthum ausgenommen, anhaltbar sey, als involvirt angesehen werden könnte, daſs russische Waaren am Bord fremder Schiffe frey seyn würden. Der Artickel quaestionis lasse uns in keiner so guten Lage, als worin wir vorhin waren, vorzüglich in Hinsicht des Vorkaufsrechtes, dessen wir uns bis jetzt erfreut hätten. Der Meinungs-Krieg, den man darüber führe, was eine Blockade constituire, sey auch nicht geschickt, die Zweifel, die über diesen Gegenstand obwalteten, zu lösen. Seine Meinung im Allgemeinen sey, daſs die streitigen *Puncte* sehr schlecht abgemacht, und Principien für einen künftigen Zwist aufs Neue aufgestellt wären.

Sir W. Scott bewieſs, daſs der Tractat dem theuersten Interesse Englands und der Absicht angemessen sey, um derentwillen wir in den Kampf gegangen. Er endigte mit der Aeusserung, daſs er wünsche, ein Vorurtheil zu widerlegen, welches eingewurzelt zu seyn schiene, er meyne dasjenige, welches einige Herren in Ansehung der Ausschlieſsung der Kaper von dem Durchsuchungsrechte neutraler Schiffe geäuſsert hätten; denn er könnte das

Haus versichern, dafs Kaper dieses Recht hier zuvor so wenig gemifsbraucht hätten, als es nur irgend eine andere Art brittischer Schiffe gethan haben könnte."

Dies sind die merkwürdigsten Aeufserungen, die bey der Producirung des Tractats in beiden Häusern vorfielen. Es erhellt daraus, dafs die handelnde Welt nach den Aeufserungen der englischen Minister wenige erspriesliche Aenderungen des vorherigen englischen Systems hoffen darf.

Bey den obigen Debatten haben die englischen Minister sich nicht geradezu darüber erklärt: ob sie beweisbar neutrale Waaren, die in neutrale Schiffe von einem feindlichen Hafen uach einem anderen neutralen Hafen desselben Landes verladen sind, für confiscable halten.

Wenn sie den Tractat bona fide interpretirten, so würden sie durch denselben nicht dazu berechtigt seyn. Auch die vorige englische Praxis ist bey reinen Fällen nie so weit gegangen. Es ist oft der Fall, dafs neutrale Kaufleute Waaren in einem Hafen eines kriegführenden Landes ankaufen, z. B. Proviant in den französischen Niederlanden, welchen sie für einen neutralen Hafen bestimmt haben, aber nach dem Ankauf vortheilhafter nach einem der

südlichen Häfen Frankreichs verschiffen können. Wenn Frankreich, das Land, wo diese Häfen liegen, ihnen diesen Handel erlaubt; so hieſse es die Rechte des Handels und die Rechte der Neutralen doch gar zu sehr verletzen, wenn eine mit Frankreich kriegführende Macht dies verbieten wollte. Sowohl die Systeme der Gelehrten, als die Maximen der legislativen Gewalt sind in Hinsicht des Küsten- und des Colonialhandels immer sehr verschieden und verändern sich selbst in Friedenszeiten, so daſs daher der von England angegebene Grund zur Vertheidigung ihrer Principien nicht haltbar ist. Feindliche Güter an feindlichen Küsten zu verfahren, ist eben so wenig nach englischen Grundsätzen erlaubt, als es nach denselben überhaupt für erlaubt gehalten wird, feindliche Güter zu verfahren. Nur ist es sehr zu tadeln, daſs, da doch selbst nach dem Consolato del Mare für feindliches Eigenthum jedesmal in Aufbringungsfällen Fracht zu bezahlen ist, die Engländer den Neutralen für feindliche Güter, die im Küstenhandel verfahrne sind, oder für feindlich gehaltene Güter keine Fracht vergüten wollen.

Es wäre für die neutrale Kaufmannschaft zu wünschen, daſs zwischen den Seemächten

in Hinsicht des Küstenhandels ausgemacht würde:

1) daſs es den auf keine Weise in einem kriegführenden Lande domicilirten und associirten Neutralen von Seiten der Kriegführenden erlaubt sey, von einem feindlichen Hafen nach einem anderen desselben Landes die ihm bona fide eigenthümlich zugehörigen Waaren in neutralen Schiffen zu verschiffen.

2) Daſs den neutralen Schiffen, die von einem feindlichen Hafen ganz oder zum Theil mit feindlichen Gütern nach einem anderen feindlichen Hafen desselben Landes befrachtet sind, in Aufbringungsfällen die bedungene Fracht wenigstens pro Rata itineris, compensatis expensis, zu vergüten sey.

Die Deroutirung, die verlohrne Zeit, das Lucrum Cessans und die eigenen Kosten der Aufbringung sind schon Lasten genug, die der aufgebrachte Neutrale für diesen feindlichen Küstenhandel zu tragen haben würde, so daſs die Kriegführenden daher nicht besorgen dürften, die Neutralen würden zu dieser Art des feindlichen Küstenhandels groſse Lust haben.

Durch eine solche Uebereinkunft würden von der einen Seite die Eingriffe in die Gerechtsame der unabhängigen neutralen Mächte, und

von der andern die falschen Clarirungen und andere die Moralität untergrabende Nothbehelfe aufhören.

Was den feindlichen Colonialhandel betrifft; so ist nach öffentlichen Blättern derselbe den Theilnehmern des Petersburger Tractats durch einen additionellen Artikel desselben so weit erlaubt, wie die Engländer ihn bisher der begünstigtesten Nation in dieser Hinsicht, das heifst, den Americanern, zugestanden haben. Die obige gezwungene, ungegründete Interpretation des Ministers Addington in Ansehung desselben, beweist wie viel der Norden durch den Haupttractat über diesen Punct gewonnen zu haben schien.

Jetzt ist derselbe den Neutralen durch folgende Erklärung eben so wieder eingeräumt, als am Ende des vorigen Krieges.

G. R.

„In Erwägung des jetzigen Zustandes des „Handels geruhen Wir, den Commandeuren „Unserer Kriegsschiffe und der Kaper hiedurch „zu befehlen, kein neutrales Schiff wegzunehmen, welches directen Handel zwischen „den Colonien des Feindes und der neutralen „Gegend führt, wohin es gehört, und mit „dem Eigenthum von Einwohnern einer

„ solchen Gegend beladen ist; vorausgetetzt, „ dafs ein solches neutrales Schiff auf seiner „ Ausreise den Feind nicht mit einigen Artikeln „ von Kriegs-Contrebande versehen hat, oder „ versieht, und keinen Handel nach einem „ blockirten Hafen führt."

„ Gegeben an Unserem Hofe zu St. James, „ den 24sten Juny 1803."

„ Auf Sr. Majestät Befehl"

„ Pelham."

Die Wünsche der neutralen Kaufmannschaft über diesen Punct werden immer die unbedingte Freiheit des Colonialhandels von Seiten Englands oder anderer Kriegführenden in Hinsicht des neutralen Eigenthums bezielen, und dieser Wunsch ist wenigstens von Seiten des Nordens äufserst billig, da die Zugestehung des Handels nach feindlichen Colonien das Einzige ist, was die Engländer ihm als gehörige Compensation für die durch einen Krieg nothwendig gemachte Einschränkung seines Handels mit seinen contrebanden Naturproducten gewähren kann. Denn die anderen Vortheile, welche aus einem Kriege für Neutrale entstehen, werden durch den Verlust an condemnirtem Eigenthum, durch die auch bey

ihnen entstehende Theurung aller Bedürfnisse, durch die Gefahr in den Krieg verwickelt zu werden, die den Unternehmungsgeist lähmt und das Aufbieten gröſserer Staatskräfte als in Friedenszeiten erfordert, so wie durch andere Nachtheile der Art hinreichend aufgewogen. Wenn auch die englischen Grundsätze über den Colonialhandel, so wie sich solche in dem letzten Kriege ausgebildet haben und in dem nachfolgendem Werke enthalten sind, in Zukunft nur allein befolgt werden sollten; so wäre es doch nothwendig, daſs die neutralen Mächte wenigstens dies von England erhielten, daſs neutrale Schiffe, die entweder für feindliche Rechnung oder für verbotene neutrale Rechnung im feindlichen Colonialhandel betroffen werden, nicht ferner bloſs aus dieser Ursache ohne Zugestehung der Fracht condemnirt werden dürften — da selbst jetzt nicht einmal auf den contrebanden Handel die Condemnation der Schiffe in der Regel gesetzt ist; sondern daſs diese Schiffe mit Zugestehung der Fracht pro rata itineris, compensatis expensis, frey zugeben wären. Was in Ansehung dieser beiden Hauptarten des sogenannten feindlichen Handels gesagt wurde, ist eben so wünschenswerth in Hinsicht des sogenannten feindlichen Handels im Allgemeinen. Wenn

das in demselben begriffene Eigenthum erwiesenermaſsen neutral wäre — so müſste dasselbe durchaus nicht condemnirt werden können, und den in diesem Handel begriffenen neutralen Schiffen, deren Ladung feindliches Eigenthum wäre, müſsten ihre Frachten pro rata itineris nach einer billigen Taxation zuerkannt werden.

Was den Streit über die Definition einer Blockade und über die Art der Constituirung derselben betrifft; so wäre es für die handelnde Welt von unendlicher Wichtigkeit gewesen, wenn erst die Fälle von den Seemächten definirt worden wären, in welchen eine Blockade Statt finden könne. Die Geschichte sowohl des letzten Krieges als früherer Zeiten führt Beispiele an, in welchen nicht nur bloſse Handelshäfen, sondern auch ganze Seeküsten und Länder und Inseln ohne trifftige Gründe von einem Kriegführenden für blockirt erklärt worden sind.

In unseren Tagen erlebten wir sogar ein Schauspiel, was nie vorher Statt fand, daſs nämlich die Mündungen neutraler Flüsse, aus denen kein einziges feindliches Kriegs-Schiff damals auslaufen konnte, blockirt wurden. Eine für unschuldige Menschen und Gegenden ungerechtere und schädlichere Maaſsregel als die Blockade der Elbe und Weser, läſst sich

nicht denken. Es ist unbegreiflich, dafs man in England nicht eingesehen hat, dafs die dadurch bezielten Wirkungen so problematisch sind, wie irgend etwas, wofür ein Scheingrund sich anführen läfst. Die Gewifsheit der schädlichen Folgen verhält sich dagegen wie hundert zu ein. England beschwert sich in Wien und Regensburg und bey Rufsland als Garant des letzten Reichsfriedens über die Verletzung der Neutralität des Deutschen Reichs durch die Besetzung von Hannover, und in demselben Augenblick verletzt es selbst diesen Reichsfrieden, da es die, einem Reichsfürsten, der in dem zwiefachen Character als Souverain und als Reichsfürst die strengste, gewissenhafteste Neutralität beobachtet, gehörende Mündung eines neutralen Flusses sperrt. Ein gröfserer Widerspruch zwischen Sprechen und Handeln läfst sich nicht denken. Unmöglich können die neutralen Mächte solche Blockaden zu geben. Durch den Petersburger Tractat wird dieses Unwesen, wie die Erfahrung gelehrt hat, nicht gehemmt werden. Die handelnde Welt hätte daher zu wünschen gehabt, dafs in einem für den Kaufmannsstand so wichtigen Tractate, wie der Petersburger, präliminär bestimmt worden wäre, in welchen Fällen eine Blockade erlaubt sey.

Der Miſsbrauch, den die Engländer mit ihren Blockaden treiben, macht es nöthig, daſs in den zukünftigen Stipulationen mit dieser Macht über die legalen Ursachen zu Blockaden etwas festgesetzt werden muſs. Eine Blockade einer ganzen Küste müſste nur dann Statt finden können,

1) wenn notorisch eine Landungs-Armee sich an einer Küste versammlet hätte, und längs derselben die zu ihrer Ueberfahrt bestimmten Fahrzeuge gebaut, versammlet und ausgerüstet würden, und

2) wenn das blockirende Volk eine Invasion eines Landes vor hätte, nur imminente Invasione gegen die Küsten dieses Landes, oder wenn ein Theil derselben wirklich von einer erforderlichen Armee besetzt worden.

3) In Hinsicht einzelner Häfen nur bey solchen, worin ansehnliche Kriegsrüstungen Statt fänden, oder worin Flotten oder eine Anzahl von Kriegsschiffen sich befänden, die zum Auslaufen im Stande wären, oder welche man wirklich zu beschieſsen und zu belagern beschäftiget wäre.

4) Hingegen müſste eine Blockade, bloſs um den nicht unmittelbar auf den Krieg Bezug habenden Handel zu stöhren, nie Statt finden können.

Die Notification einer Blockade müſste nie Wirkung haben, wenn die Blockade nicht auch in dem Augenblicke, wo ein Schiff deshalb angehalten wird, vollzogen würde. Da der Natur der Sache zu Folge, mächtige Kriegführende nie der Blockade de Facto ohne vorhergehende förmliche Bekanntmachung, im Gegensatz gegen die per Notificationem und das Factum constituirenden, entsagen werden; so wäre es zu wünschen, daſs Stipulationen über dieselben dem zukünftigen additionellen Artikel des Petersburger Tractats einverleibt werden mögten. Eine Blockade de Facto müſste, wie überhaupt *jede Blockade*, nie anders als aus obigen *Gründen* Statt finden dürfen. Sie müſste, wie dies in mehreren Separat-Tractaten stipulirt ist, nie durch weniger als zwey Fregatten, dem Völkerrechte gemäs, legal werden können; sie müſste nie an und für sich Aufbringung oder Confiscation, sondern nur Abweisung und etwa Vorkauf zur Folge haben können, wie dies gleichfalls in mehreren Tractaten bestimmt ist. Bey keiner Art von Blockade müſste Erkundigung an Ort und Stelle über die Fortdauer derselben verboten, und das wissentliche Versegeln nach blockirten Häfen oder Gegenden an und für sich nicht unerlaubt seyn, nur der nach einer

Abweisung wiederholte Versuch des Einlaufens oder Auslaufens auf einer und derselben Reise, während das Schiff noch in voller Ladung ist, und während der Capitain und die Mannschaft an die Fortdauer der Blockade glaubten, dürfte Anhaltungen zur Folge haben, um zu untersuchen, ob etwa bey dieser Beharrlichkeit nach einem blockirten Hafen gehen oder von da auslaufen zu wollen, feindliches Interesse entweder an Schiff oder Ladung zum Grunde liege, und höchstens um eine Geldstrafe von Schiff und Ladung fordern zu können. Der dänische Tractat von 1670 §. 16 setzt als Norm in Hinsicht der Blockade fest, und mehreren anderen Verträgen, namentlich dem letzten zwischen Frankreich und America, ist diese Stipulation mit einigen Erweiterungen einverleibt worden:

„Beiden Bundesgenossen und ihren Unter-„thanen soll es frey stehen, mit den Feinden „der andern Macht Handel zu führen — „welches jedoch nach denen Häfen und Oer-„tern, die von der andern Macht blockirt sind, „nicht geschehen darf; und wenn sie ihre „Waaren auch nach einem solchen Ort bringen „würden, soll es ihnen dennoch freystehen, „diese Waaren entweder dem Belagerer zu ver-

„ kaufen, oder auch sich damit nach einem an-„ deren Hafen oder Orte, der nicht blockirt ist, „ zu begeben." *)

Der Handel nach blockirten Häfen kann also, zu Folge desselben, zwar verwehrt werden, allein die Uebertretung kann nichts anders als bloſse Abweisung zur Folge haben. Der explicatorische Artikel vom 21sten July 1780 (Datum der dänischen Ratification) sagt: „ daſs der Han-„ del mit erlaubten Waaren nach feindlichen „ Häfen jederzeit erlaubt ist, vorausgesetzt, „ daſs sie nicht belagert oder blockirt sind." In Beziehung auf den französischen Revolutionskrieg könnte man gegen die Dänen nachfolgende Stelle als Gesetzesstelle über Blockadenfälle allegiren **): „ Seine Majestät consen-„ tiren, alle Häfen von Frankreich für blockirt „ anzusehen, denen gegenüber oder nahe bey „ welchen sich eine ansehnliche Seemacht (une „ force maritime superieure) Englands oder sei-

*) v. Hennings Sammlung von Staatsschriften 2ter Band Pag. 11.

**) Réponse de S. E. Monsieur le comte de Bernstorff à la Note du ministre de Sa Majesté Britannique sur l'interruption de tout commerce avec la France du 28 Juillet 1793. Signé à Copenhague le 28 de Juillet 1793.

„ner Alliirten befindet." Es ist unmöglich darin eine Befugniſs zu finden, Schiffe wegen eines Bruches einer Blockade condemniren zu können. Der Tractat von 1670 enthält ein Verbot nach blockirten Häfen zu gehen und setzt fest was Rechtens seyn sollte, wenn dieses Verbot übertreten wird. Der explicatorische Artikel von 1780 gedenkt blos dieses Verbots, und hebt keineswegs die Verfügung des Tractats von 1670 im Falle einer Uebertretung auf — folglich bleibt solche immer noch in geltender Kraft für die beiden Nationen; da dieselbe durch keine Acte anderweitig aufgehoben ist. Nie haben aber die Engländer in den bekannt gewordenen Entscheidungen bey dänischen Blockadenfällen auf dieses Gesetz Rücksicht genommen. Ein englischer Rechtsgelehrter erwiderte einem Altonaer Kaufmann, den er bediente, und der ihm vorrückte, daſs er sich in einem Blockadenfalle auf diese Gesetzesstelle nicht bezogen hätte *), Folgendes:

*) Der Fall war dieser: Ein Schiff hatte Pässe für Rochefort am Bord, contraire Winde hielten es lange auf der Elbe. Der Rheder erhielt in der Zwischenzeit Briefe aus Havre, daſs die Artikel, die er am Bord seines Schiffes verladen hätte, zu sehr hohen Preisen in Havre verkauft würden; er sagte daher in der Rücksicht daſs er schon mehrmals

„Doctor Commons den 27sten Dec. 1800. Der allegirte Artikel des Tractats muſs in Connexion mit dem 20sten Artikel genommen werden, von dem erhellt, daſs er es beabsichtigen soll, jedem unrechtmäſsigen Verfahren von Seiten dänischer Unterthanen bey Impetrirung der Pässe und Certificate vorzubeugen. Man erlaube uns zu fragen: würde die dänische Regierung einen Paſs für ein Schiff ertheilen nach einem per Notificationem durch dieses Land für blockirt erklärten Hafen *)? War

mit seinen Schiffen den Vorfall gehabt hatte, daſs solche von den Blockirenden Erlaubniſs zum Einlaufen erhielten, (man sehe unten Pag. 618) mündlich zu seinem Capitain, er sollte sehen ob man ihn in Havre einlassen wollte, sonst sollte er nach Rochefort gehen. Das Schiff wurde vor Havre genommen und Schiff und Ladung condemnirt.

*) Allerdings könnte sie dies thun, weil die Regierung in dem Tractate sich nicht anheischig gemacht den Handel durchaus zu untersagen, sondern nur zu gestatten, daſs ihre Schiffe zurückgewiesen werden dürfen. Auch zeigten im vorigen Kriege bey einigen utrirten Blockaden die competenten Behörden bey Ertheilung der Pässe nach dergestalt blockirten Häfen den Impetranten an, daſs sie diese Navigation auf ihre Gefahr unternehmen müſsten, und daſs, wenn ihre Schiffe genom-

der Pafs im vorliegenden Falle für Havre? Nein — sondern für Rochefort. Der dänische Reclamant mufs daher im Stande seyn darzuthun, dafs er den Requisiten des Tractats Genüge geleistet hat, ehe er die Protection desselben reclamiren kann. Wo steht es in dem Tractate geschrieben, dafs ein Schiff bestimmt nach dem Hafen hingehen müsse, nachdem seine Pässe lauten? Welcher unendliche Nachtheil ist es für das gröfste Kleinod des Handels, für den Conjunctur-Augenblick, wenn ein Schiff nach der Erhaltung seines Passes, der eigentlich blofs seine Nationalität beurkunden soll, nicht bona fide seine Bestimmung verändern darf, zumal wenn der Capitain die veränderte Bestimmung keinem Beikommenden verschweigt!

Wie viele Schiffe, die Fracht suchen, versegeln, wie der kaufmännische Ausdruck sagt, auf Avanture, mit der Ordre dahin zugehen wo der Wind für sie günstig ist, oder wo sie am besten anzukommen hoffen! Wie oft ist dies der Fall bey Schiffen, die bey einer an-

men würden, die Regierung sich durchaus nicht für sie verwenden würde: allein sie verbot die Fahrt nicht geradezu —

scheinenden Conjunctur nach einem bestimmten Hafen ausclarirt wurden, die aber contrairer Winde oder des Eises wegen liegen bleiben, und nachdem die Hoffnung, in dem zuerst gewählten Hafen gut anzukommen, verschwunden ist, bona fide auf Avanture in See gehen! Bey Deviationen der Art müſste in den Prisengerichten der fernere Beweis immer admittirt werden.

Der Königl. dänische lateinische Paſs besagt: daſs das Schiff nach dem Hafen N. N. oder nach andern Oertern, so wie es die Sache und der Nutzen der Handelnden erfordert, oder wo das Schiff eine Fracht zu finden gedächte, gehen würde. Wie ist demnach in dem obigen Falle eine Uebertretung gegen den 20sten Artikel enthalten? Und gesetzt derselbe wäre übertreten, wo in aller Welt darf der Grundsatz, falls dieser durch richterliche Entscheidungen aufgestellt werden kann, gelten, daſs, weil der eine Theil das Gesetz angeblich oder wirklich übertreten hat, dieser gar nicht verlangen darf, nach einer anderen Disposition des Gesetzes gerichtet zu werden, welche einzig die Norm über die Folgen seines Vergehens enthält? Sobald eine richterliche Entscheidung das letzte Hülfsmittel ist, darf ja nie

nach legalen Grundsätzen eine Parthey sich von einer Bilateral Verbindlichkeit entfernen, aus dem Grunde, weil die andere sich davon entfernt hat, wenigstens darf dieser Umstand in keinem Gerichte ihm eine rechtliche Einrede gewähren. Beide Partheyen haben die Bilateral-Verbindlichkeit, die aus dem Tractate fliefst, zu erfüllen, und beide dürfen nur die Folgen bey Uebertretungsfällen gewärtigen, die aus der Disposition des Tractats hervorgehen.

Da ich äuferst begierig war, die Ausrede der Engländer in Hinsicht der Nichtachtung der obigen Stipulationen des Tractats mit Dännemark zu erfahren; so bat ich, ehe mir obiges Gutachten zu Gesichte kam, einen der Herren in Doctor Commons um Auskunft darüber.

Er erwiderte mir darauf: „Dasjenige, was „der Tractat von 1670 vorschreibt, ist eigent-„lich nur auf Blockaden de Facto anwendbar. „Man hält dafür, dafs, wenn eine Notification „erfolgte, und eine gehörige Zeit für die Be-„kanntwerdung derselben zugestanden wurde, „dieser Umstand alle fernere Bekanntmachung „überflüfsig machte. Die Wirkung der „Blockade würde ganz unschädlich und ohne alle „Pönal-Folgen gegen einen freywilligen und „vorsätzlichen Verletzer einer Blockade seyn,

„wenn er sich auf dies Alternativ verlassen „könnte, daſs er entweder allen Kreuzern ent- „gehen würde, oder daſs, wenn sie ihn ertapp- „ten, er bloſs der kleinen Ungemächlichheit, „nach andern Häfen hin abgewiesen zu werden, „unterworfen wäre."

Sir William Scott beruft sich auf dieselbe gewaltsame Interpretation in dem das americanische Schiff Columbia betreffenden Falle.

Sind diese Stipulationen des Tractats mit Dännemark und America, kann man darauf erwidern, dem Interesse Englands schädlich; so hätten ihre Unterhändler sie nicht zugeben und ihre Regierung sie nicht eingehen müssen. Ohne jedesmal Treue und Glauben zu verletzen, und dieses auf eine Weise, die um so empörender ist, weil sie durch gerichtliche Entscheidung geschieht, müſste diese Gesetzesstelle bindende Kraft für die Engländer haben. Wenn sie auch Recht darin hätten, daſs die Stipulationen desselben nicht deutlich genug für alle Fälle sind, so hätten sie deutlicher sprechen müssen, da es eine allgemeine Regel der Interpretation ist, daſs jede Undeutlichkeit und jede Unbestimmtheit gegen den auszulegen ist, der deutlicher hätte sprechen können. Der Tractat mit Dännemark war über hundert Jahre

früher geschlossen, als der mit America. Die Engländer hatten die Stipulationen mit Dännemark nicht erfüllt und entschuldigten sich damit, daſs solche zu beschränkt wären und nicht auf alle Blockadenfälle paſsten, und daſs sie solche nicht erfüllen könnten, weil dies zu nachtheilig für sie seyn würde, und dennoch gingen sie dieselben Stipulationen mit America ein, ohne solche ihren Bedürfnissen oder ihren Erfahrungen gemäſs abgeändert zu haben, und befolgten sie eben so wenig. Wie ist dies Betragen zu nennen? Ueberhaupt ist es eine äuſserst gefährliche Sache, wenn der Richter es sich herausnehmen darf, Gesetze, und die statt der Gesetze dienenden Verträge willkührlich und gewaltsam zu interpretiren, und auf ein Gesetz, was vor einem Jahrhundert gemacht war, wie obige Stipulation mit Dännemark, die spitzfindigen Distinctionen der Blockaden, die erst im Revolutionskriege ausgeheckt sind, anzuwenden, da man die Unregelmäſsigkeiten der Holländer, eines Volkes, welches achtzig Jahre für die Erkämpfung seiner Freiheit fechten muſste, und ähnliche Ungerechtigkeiten beging, nicht als das bestehende Völkerrecht allegiren kann.

Es ist in Hinsicht der Kosten und des Verlustes sicher keine kleine Unbequemlichkeit,

wenn ein Schiff von seinem Bestimmungshafen weggewiesen wird, sondern ein sehr grofses Unglück für die Interessenten. Die Engländer sind indefs nicht zufrieden, dieses zu verhängen; sondern sie haben auch die Unverschämtheit, dafs die Neutralen ihnen die Kosten der Blockade bezahlen oder wenigstens den Blockirenden Gelegenheit geben sollen, sich bey dem Unglücke der Neutralen noch zu bereichern.

Ferner ist es eine seltsame Art den Sinn eines Artikels zu erklären, die Herr Addington gegen Herrn Grenville gebraucht, indem er die Frage aufwirft, ob man wohl glauben könnte, dafs sie dies und jenes einzugehen gemeint hätten, da es ihnen so schädlich seyn würde, wenn man es à la lettre nähme? Auf ähnliche Weise sucht Sir W. Scott den americanischen Tractat zu erklären.

Dergleichen Aeufserungen zeigen, wie nothwendig in den Verträgen mit England die äufserste Bestimmtheit des Ausdrucks ist, und wie aufmerksam die Fremden, wenn sie nicht alle Früchte von den Verträgen mit England verliehren wollen, auf die Art und Weise seyn müssen, wie die Engländer ihre Verträge auslegen, um zeitig genug Vorkehrungen dagegen zu treffen, ehe sie zu viel für die Routine der

Engländer in ihrer Interpretation bezahlen. Mehrere Regierungen sind bey diesem Verfahren der Engländer veranlaſst worden, im Allgemeinen den Handel nach blockirten Häfen zu verbieten, ohne zu bestimmen, welche Art von Blockaden sie für rechtmäſsig halten.

Dieses Verbot kann keine andere Pönalfolge für die Unterthanen haben, als daſs die Regierung sich für den Verlust des durch den Bruch einer Blockade eingebüſsten Eigenthums nicht verantwortlich erachten wird, und man von derselben bey einem solchen Falle keine ministerielle Verwendung erwarten darf.

Indeſs ist es ein nicht zu duldender Miſsbrauch in den Prisengerichten, daſs dergleichen specielle Landesgesetze eines neutralen Landes gegen Schiffe desselben angeführt werden, da nur das aus vorhandenen Verträgen entspringende Recht und in subsidium nur das Völkerrecht zur Norm der Entscheidung in den Prisengerichten dienen dürfte.

Nachdem ich in Anleitung der im englischen Parlament berührten Gegenstände einige Desideranda in Hinsicht des Prisenrechtes zur Sprache gebracht habe; so werde ich dieses gleichfalls in Ansehung anderer Materien thun, die gröſsten Theils in diesem Bande des gegen-

wärtigen Werks vorkommen, und solches in der Einleitung des nachfolgenden Bandes fortsetzen, sodann diese Abhandlung mit einer Parallele zwischen den englischen und französischen Prisengrundsätzen beschliefsen.

Bey unsern Vorfahren entstand das statutarische Recht gröfsten Theils aus Präjudicaten, aus Findungen in einzelnen Fällen, aus denen die ersten Stadtbücher (Ordelsböker) zusammengetragen wurden. Das Prisenrecht der Engländer scheint sich aus einer ähnlichen Materie zu entwickeln; denn bis jetzt existirte in den englischen Gerichten kein Jus scriptum, *wenn* man ihre Kaperinstructionen und die wenigen Prisenacten ausnimmt. Es wäre zu wünschen, dafs dasselbe durch die wirkliche Ausübung der vorhandenen Verträge und durch künftige additionelle Artikel derselben eingeführt würde. Auch in Ansehung Frankreichs wäre es zu wünschen, dafs die Principien der statutarischen Prisengesetze nicht den Bilateral-Verbindlichkeiten, die aus den Verträgen hervorgehen, widersprechen mögten.

In Hinsicht des neutralen Seegebietes wäre es viel gewonnen, wenn zwischen neutralen Seetonnen und neutralen Ländern oder neutralen Flüssen, und in neutralen Buchten und Meerbu-

sen alle Capturen illegal wären. Es ist im nachfolgenden Werke gezeigt worden, wie eifersüchtig die Engländer auf ihr neutrales Seegebiet sind. Sollte die Anführung ihres eigenen Betragens es nicht für den Norden bewirken können, daſs sie so gerecht würden, die Grundsätze in Hinsicht ihrer Küsten auch in Hinsicht der Küsten anderer Länder zu befolgen? Wenn auch nur die Respectirung der Distance von 2 Seemeilen als neutrales Seegebiet für die Zukunft geltend gemacht werden könnte; so wäre dadurch schon so viel Gebiet für den ewigen Frieden erworben, daſs derjenige Monarch oder Minister, der dies bewirkte, zu den Wohlthätern des menschlichen Geschlechts gerechnet werden müſste.

In Ansehung der Captoren und ihrer Responsabilität würde es zur Abolirung der Kaperey führen, wenn hinführo nur Staats-Schiffe das Recht haben dürften, neutrale Schiffe aufzubringen, und Privat-Kaper sich der Seeräuberey schuldig machen würden, wenn sie dies unter irgend einem Vorwande thäten. Die Stipulationen des Petersburger Tractats lassen die Realisirung dieses Wunsches für die Zukunft hoffen. Nicht bloſs in der Hinsicht, daſs wenigere Ungerechtigkeiten auf der See vorfallen,

und dadurch weniger Zunder bey partiellen Seekriegen für allgemeine Seekriege über die Erde zerstreuet würde; wäre es auch in wirklichen Aufbringungsfällen und bey Prisenprocessen von unendlicher Wichtigkeit, rechtliche Leute im Ganzen genommen zu Gegnern zu haben, als eine Classe von Menschen, die sich wenigstens nicht dadurch für beleidigt halten kann, wenn man von ihr sagt, daſs sie in Hinsicht des Ehrgefühls mit gebildeten Militairpersonen nicht in Parallel gestellt werden kann. Nicht selten sind Kaper-Eigenthümer Menschen, denen es in den gewöhnlichen Verhältnissen des menschlichen Lebens nicht so gelingen wollte, wie sie wünschten. Eine allen neutralen Schiffsrhedern bekannte Sache ist diese, daſs, wenn Schiffe von Staats-Officieren aufgebracht werden, sie weit häufiger vor dem förmlichen Prisen-Proceſs durch Consens nach eingeholtem Gutachten rechtskundiger Leute freygelassen werden, als wenn sie von Privatkapern genommen sind. Die Bürgschaften, welche sowohl die Engländer als die Franzosen von den Kapern fordern, sind nach dem jetzigen Werthe der See-Schiffe viel zu geringe, um den möglichen Schaden bey einem einzigen Schiffe, geschweige denn bey vie-

len gut machen zu können, wenn auch das Schiff selbst mit zurückgegeben würde. In dem 2ten Theile dieses Werkes werde ich bey dem Prisenprocesse Gelegenheit haben, auffallende Beispiele von der Härte und Ungerechtigkeit, welche die Neutralen aus dieser Ursache in Prisengerichten gelitten haben, mitzutheilen. Bonaparte hat zwar bey dem gegenwärtigen Kriege die gerechte Sorgfalt für die Neutralen gehabt, die gerichtliche Vergewisserung der Zahlfähigkeit der Kapereigenthümer und deren Bürgen anzubefehlen, und die Cautionssumme höher zu bestimmen, wie sie war. Allein dies hilft dem Uebel nicht ganz ab. Der Norden darf indeſs, wie die Sachen jetzt stehen, von Seiten Frankreichs keine Schwierigkeit gegen die Abschaffung der Privatkaperey befürchten, da dieses Land das Verdienst hat, schon einmal Europa förmlich durch sein Beispiel aufgefordert zu haben, die Privatkaperey abzuschaffen. Wenn nun die Kaperey bloſs Staatsschiffen zukäme, so müſste, da das Recht zur Kaperey von der souverainen Gewalt im Staate verliehen wird, diese als das höchste Glied in der Kette, auch den Neutralen verantwortlich seyn.

Auch hierin hat Frankreich andern Staaten

Beispiele gegeben. In England haftet in der Regel nur the Wrongdoer, das ist, derjenige der den Schaden anrichtete, oder sein Principal. Der Reclamant hat das Recht, nach zuerkanntem Schadensersatze einen Officier, der ihm den Schaden zufügte, arretiren und in ein Schuldgefängnifs einsperren zu lassen, und hat also, wenn es ihm auch gelingt, seines gewöhnlich von der Reise zurückerwarteten Gegners habhaft zu werden, noch Fütterungskosten zu seinem Verluste zu bezahlen, welches ihm denn natürlich zu nichts hilft, indem er am Ende gewöhnlich mit einem armseligen Vergleiche zufrieden seyn mufs. Da die Kaper-Auctorität von der höchsten Gewalt im Staate ertheilt wird; so müfste auch für die Neutralen bey derselben die Quelle zum Schadensersatz seyn. Die Regierung halte sich an ihre Officiere, aber der Neutrale kann sich nach liquidirtem Schaden nur an den halten, der durch seinen Auftrag oder Befehl die Veranlassung zu demselben war, d. h. an den Souverain. In einigen Verträgen hat man dieses in der Natur der Sache begründete Princip in Hinsicht der Privat-Kaper aufzustellen gesucht, und wenn durch Kapervexationen ein Krieg ausbricht; so wird dadurch der Souverain der Kaper ja auch für dieselben zur Rechenschaft gezogen. Es

wäre eine Wohlthat für die Kaufmannschaft, wenn, nach geschehener Liquidation eines durch einen Kaper angerichteten Schadens, der Souverain desselben solchen unter natürlichem Regreſs gegen den Kaper, zu bezahlen hätte, und ihn auch wirklich bezahlte, was leider nicht immer bey Reclamationen die Individuen an Staats-Cassen haben, der Fall ist. In Hinsicht des das Schiff Mohr, Capitain Daniel Helmer, *) betreffenden Falles, ist auf desfalls ergangene Supplication des Befehlshabers der englischen Fregatte, der den angerichteten Schaden zu bezahlen hatte, die englische Regierung hinzugetreten, und hat den Belauf des Schadens, wie ich höre, auf eine öffentliche Casse angewiesen. Dies ist der einzige Fall dieser Art, den ich kenne. Die Verwalter der öffentlichen Casse, die diese Summe zu bezahlen angewiesen worden sind, haben bey dem jetzt eingetretenen Kriege indeſs dem desfalls anfordernden Reclamanten immer erwidert, daſs keine Fonds zu diesem Endzwecke vorhanden wären.

Es ist eine ungerechte Härte in der englischen Prisenverfassung, daſs, wenn ein Schiff

*) Unten Pag. 137.

vorzüglich in entfernten Weltgegenden freyerkannt wird, der Kaper mit dieser Entscheidung nicht zufrieden ist und appellirt, sodann von dem Neutralen Caution für den taxirten Werth des Schiffes und der Ladung, so wie für die Kosten gefordert wird, ehe man ihn absegeln läſst, ohne daſs der Kaper nöthig hat, weiter als für die Kosten Caution zu stellen. Die Lage des Neutralen ist sodann in einem Gerichte, wo das Völkerrecht und die Verträge nur gelten sollten, wo die Parteyen an Recht sich vollkommen gleich sind, unendlich schlimmer als die des Captors. Gewöhnlich bedienen sich die *Captoren* dieses Kunstgriffes, um Schiff und Ladung, welche ihne via juris entgangen sind, für einen spottwohlfeilen Preis an sich zu kaufen, lassen, wenn sie ihren Endzweck erreicht haben, die Appellation desert werden, und der arme Neutrale muſs dann oft von einem Welttheile zum andern hin und her schreiben und sich verwenden, um des durch Verkaufs- Proceſs- und Reisekosten geringfügig gewordenen Restes seines Eigenthums habhaft zu werden. Ich habe Fälle anführen hören, in welchen Reclamanten, nachdem sie alle Irrgänge des Rechts durchwandert hatten, und nach derjenigen Insel in Westindien kamen, wo ihr Eigenthum deponirt war, durch eingetretenen

Frieden oder feindlichen Ueberfall Richter und Gericht und Bürgen und Eigenthum verschwunden fanden. Ein himmelschreiender Fall dieser Art, worüber ich die Actenstücke in Händen habe, und wo der Reclamant beinahe noch nichts von seinem Eigenthum hat erhalten können, ist im nachfolgenden Werke p. 150 enthalten.

Es wäre gewiſs eine wünschenswerthe Sache für die Kaufmannschaft, wenn im Prisenrechte festgesetzt würde:

„Daſs, wenn eine Prise freyerkannt würde, „und der Kaper mit dem Urtheile nicht zufrie- „den wäre, er sodann eben sowohl als der „Neutrale für den taxirten Werth des Schiffs „und der Ladung und für die Kosten Caution „stellen müſste, oder daſs er wenigstens, „wenn der Norden dieses nicht erhalten könnte, „vorläufig suffisante Caution für dasjenige „stellen müſste, was bey eingetretenem Ver- „kaufe durch den geringern Betrag desselben „an dem taxirten Werthe fehlen würde. Wenn „es möglich wäre, so sollten diese Art Cau- „tionen noch durch Rückbürgschaften bey in- „troducirter Appellation, wenn sie in fremden „Welttheilen ursprünglich bestellt wären, in „Europa corroborirt werden." *)

*) Dieser Vorschlag ist, was England betrifft, durch ein neueres Gesetz gröſstentheils realisirt.

Die jetzige Regel für das englische Westindien, in solchen Fällen das in Lite begriffene Eigenthum zum Verkauf nach England schicken zu können, ist zweckwidrig bey europäischen Ladungen.

Ein anderes Gravamen der Kaufmannschaft gegen die Prisenverhandlung besteht in der Verzögerung der Prozesse. Es läſst sich begreifen, daſs, wenn Beweise jenseits des Meeres her schriftlich gesucht werden müssen, wenn diese in Ländern, wo man mit den englischen Prisengebräuchen und Formen und mit der englischen Sprache unbekannt ist, oft nicht in der gehörigen Form ausgefertigt sind, und daher zur Umänderung wieder zurückgeschickt werden müssen, bey diesen und andern Umständen viele Zeit vergeht, und daſs daher der Prisen-Proceſs nicht mit so schnellen Schritten seine Endschaft erreichen kann, als es in den englischen Gesetzen bezielt ist. Allein, wie kann England bey den, im Verhältniſs zu der Menge der Prisensachen, unverantwortlich wenigen Gerichtssitzungs-Terminen, und bey den daher entstehenden vielen Ferien, sagen: daſs es die Stipulationen mit Dännemark erfüllet, die in dem 35sten und 37sten Artikel des Tractates enthalten sind, und welche die

Beendigung einer Prisensache innerhalb 3 Monaten festsetzen? Wie wird es in Zukunft den Petersburger Tractat erfüllen können, dessen 5ter Artikel die schnelle Beendigung der Prisensachen vorschreibt?

Da es eine nicht zu bezweifelnde Wahrheit ist, die in dem Stapellande des Handels vorzüglich beherziget werden müfste, dafs das Zögern von abzumachenden Sachen immer ein Krebsschaden für die Handlung ist, dafs es so viele Räder in dem Machinenwerk der kaufmännischen Verhältnisse zerbricht; so ist es um so ungerechter von England, dafs es die Liste der abzumachenden Prisensachen so grofs werden läfst.

Ein dritter, äufserst wichtiger Grund zu Beschwerden gegen das englische Prisenverfahren liegt darin, dafs bey der Hauptverhandlung nicht alle streitige Puncte erlediget werden. Herr Robinson sagt in seinen Reports in Betreff des dänischen Schiffes Hendrick und Maria, nachdem er erzählt, dafs das Schiff in puncto vorgegebenen Bruches einer Blockade, den 15. Jan. 1799, freygesprochen sey; „on a sub„sequent Day a further question was raised as „to the Ship," nämlich diese, ob eine in Holland über eine in Norwegen liegende Prise gefällte Condemnation gültig sey? Unsere öffentlichen Blätter enthielten im Frühjahr 1803 die

Nachricht, daſs dieselbe um diese Zeit in London entschieden sey. Welche Distance ist zwischen 1799 und 1803! Zu welchen unendlichen Miſsbräuchen giebt dies Veranlassung, wenn es den Captoren erlaubt wird, auf den Fall, wo sie merken, daſs sie mit einem Condemnationsgrunde nicht durchkommen, und darüber zu ihrem Nachtheil entschieden werden wird, sodann mit einem anderen hervorrücken und ferner ihr Heil versuchen können! Wie kann es auf diese Weise verhindert werden, ut ne lites sint aeternae! Es müſste durchaus nicht geduldet werden, daſs der Captor einen neuen Proceſs gegen ein Schiff aus Umständen, die sich im Laufe des Processes erst offenbarten, einfädeln durfte; sondern das was er gegen ein Schiff zu sagen hätte, müſste in seinem Libell enthalten seyn, und wenn der Ungrund seiner Klage erwiesen würde, kein Schiff unter irgend einem Vorwande ferner zurückgehalten werden können.

Eine sehr heilsame einheimische Maaſsregel in Hinsicht der Prisen würde es seyn, wenn die resp. neutralen Regierungen es ihren Unterthanen auflegen wollten, jeden Schaden, den sie an Waaren oder Schiffen durch Kaperey erlitten, sogleich nach ihrer Kenntniſs davon, specificirt bey einer dazu ernannten Behörde

anzugeben und durch authentische Copien der Facturen, Kaufbriefe und anderweitigen Documente, genau zu erweisen. Ferner, wenn sie es veranstalteten, dafs die resp. Consuln an den Oertern, wo Prisengerichte in Function sind, von Zeit zu Zeit Copien von den sämmtlichen Acten, Beweisstücken, Entscheidungen und Entscheidungsgründen, die sich auf Schiffe und Waaren ihrer Nation beziehen, an eben dieselbe Behörde zu schicken hätten.

In Hinsicht englischer und französischer Prisengerichte würde dies äufserst leicht seyn, weil bey ihnen kein bedeutender Procefs dieser Art geführt wird, von welchem die sämmtlichen Acten nicht gedruckt werden. Abstrahirt davon, dafs dies das einzige wirksame Mittel seyn würde, die Neutralisationen so viel es einer Regierung bey der dira cupido habendi der Individuen möglich ist, zu verhindern, da die Erfahrung von Jahrhunderten die Unwirksamkeit aller anderen dagegen versuchten Mittel erwiesen hat, so würde dies auch noch in mancher andern Hinsicht von dem äufsersten Nutzen seyn.

Die Regierungen erhalten durch die Suppliken ihrer durch Kapereyen befährdeten Unterthanen, die gewöhnlich ohne die gerichtliche Ansicht der Thatsachen im Schmerz des Ver-

lustes mit der Partheylichkeit eines Eigenthümers abgefaſst sind, nur eine sehr unvollkommene und einseitige Ansicht des Vorgefallenen. Die ministeriellen Verwendungen müssen daher um so unwirksamer seyn, da die Minister von den Thatsachen so unvollkommen unterrichtet sind, und daher an den competenten Behörden des kriegführenden Landes, die im Besitze aller Aufklärungen über die Thatsachen sind, überlegne Gegner finden, die überdies aus obiger Ursache äuſserst ungerne die Verwendung der Minister sehen. Zum Beweise erlaube ich mir hierüber eine Aeuſserung von Sir James Marriot herzusetzen.

Es werden Suppliken eingegeben, sagt er, in Ansehung dieses Gegenstandes, und die Minister vermogt, sich als Privat - Gevollmächtigte zu betragen; anstatt daſs die Processe nach dem gewöhnlichen Rechtslaufe befördert seyn würden, wie sonst, werden solche durch diese Einmischung der Ambassadeure und Envoyés verzögert, verwirret, und Gegenstände wechselseitiger Beschwerden und des Miſstrauens zwischen Höfen, die vollkommen freundschaftlich gegen einander gesinnt sind. *)

*) Decisions of Sir George Hay und Sir James Marriott Pag. 242. und
Hamburg. Addreſs-Comtoir-Nachr. Jahrg 1779 P. 205.

Dies ist nur cum grano salis in gewisser Hinsicht einigermaſsen für begründet zu halten, wenn nämlich die Minister von der Sache nicht gehörig unterrichtet sind.

Denn die ministerielle Verwendung ist nun einmal ein Hülfsmittel für neutrale Reclamanten, welches ihre Regierung ihnen unmöglich entziehen kann. Sie ist der einzige friedliche Damm, der den zunehmenden Anmaſsungen der Prisengerichte entgegen gesetzt werden kann; sie ist das einzige Mittel, von der Lage der aus dem Reclam und dessen Schicksale entspringenden Verhältnisse gehörige Kenntniſs zu erwerben. In allen diesen Beziehungen würde die Ausführung meines Vorschlages sehr zweckmäſsig seyn.

Das ist indeſs nicht der einzige Vortheil, den dieselbe gewähren würde. Eigentlich sind die Regierungen denjenigen Unterthanen, die im Vertrauen auf den Schutz und die Ausführung der in Verträgen enthaltenen Stipulationen und anerkannten Grundsätze des Völkerrechtes Unternehmungen machen, und dadurch, daſs ihre Regierung kein Zwangsmittel hat oder ausübt, bey Kapereyen Schaden leiden, Entschädigung zu leisten schuldig. Wofür anders werden die Paſsgebühren bezahlt? Manche

Regierung leistete auch diese Entschädigung, namentlich in diesem Augenblicke die der americanischen Freystaaten, da die französische Regierung das an America zu bezahlende Entschädigungsquantum mit auf den Kaufschilling von Louisiana geschlagen, und die americanische Regierung dagegen die Berichtigung der Ansprüche ihrer Bürger auf Entschädigung von Frankreich übernommen hat. Oeffentliche Blätter enthalten die Anzeige gleichfalls, daſs auch England eine groſse Summe zur Entschädigung der americanischen Bürger an die Regierung derselben bewilliget und L. 400,000 *Sterling* davon ausbezahlt hat. So hat auch *Spanien* an Dännemark in dem letzten Kriege ein Entschädigungsquantum bezahlt. *) Welch ein Hebel würde es für die National-Indüstrie und für den Unternehmungsgeist der Kaufleute seyn, wenn man sich in jedem Lande einer solchen Entschädigung versichert halten könnte! Wie wollen aber die Regierungen bey solchen Fällen eine gerechte Vertheilung machen, da wohl schwerlich bey irgend einem Falle jeder seinen ganzen Schaden ersetzt er-

*) Herrn v. Schmidt Phiseldecks Darstellung des dänischen Neutralitäts-Systems, 2tes Heft Pag. 21.

halteu kann, wenn sie sich nicht von der Richtigkeit der Forderung, die am besten aus der gerichtlichen Ansicht derselben erhellt, so viel möglich unterrichten? Wir haben in Europa ein Beispiel der Art an der Maafsregel, die der König von Preufsen 1744 durch den Beschlag auf die englischen Forderungen an Schlesien einleitete, und die ihm zu einer Entschädigung für seine Unterthanen verhalf. Die desfalls gewechselten Staatsschriften stehen in Herrn v. Martens Erzählung merkwürdiger Fälle des europäischen Völkerrechtes im 1sten Theile Pag. 236 f.

Der König errichtete eine Behörde in seinem Lande zur Untersuchung der Schadensforderungen seiner Unterthanen. Das Resultat ihrer Arbeit steht in Friederici Behmeri Jus controversum Tom. I. Pag. 1. seqq. Es wäre zu wünschen, dafs in jedem Lande eine Einrichtung dieser Art in Kriegszeiten getroffen würde. So wie es jetzt im Allgemeinen ist, können die Regierungen den Schaden, den ihre Unterthanen durch Kaperey erleiden, nur in Bausch und Bogen calculiren, weil die Zollclarirung und die Supplication der Schadenleidenden nach ihrer jetzigen Einrichtung ihnen nur unvollständige Data darüber geben können, und

je nachdem das Gefühl des erlittenen Unrechtes stark ist, werden diese die ungefähre Schätzung verringern oder vergröſsern. Die Erfahrungen der vergangenen Zeiten lassen nur zu sehr befürchten, daſs auch die zukünftigen Seekriege zwischen England und Frankreich und seinen Alliirten bey einiger Dauer die nordischen Mächte darin verwickeln werden. Die Nachahmung der von Friederich dem Zweiten getroffenen Einrichtungen werden nicht bloſs Gelegenheit geben, Anlässe zu Beschwerden, die Krieg herbeyführen können, zu verringern; sondern auch auf der anderen Seite veranlassen, daſs die neutralen Regierungen ziemlich mathematisch genau ihren Schaden übersehen können und gerichtliche Ansichten der Thatsachen erhalten, die solche veranlassen.

Für den Statistiker werden bey einer solchen Einrichtung sich interessante Resultate über den Gang des Handels, über seine Quellen und Hülfsmittel ergeben. Für Dännemark, Preuſsen und Schweden sind während eines fremden Seekrieges sämmtliche Processe, die bey allen ihren Gerichten geführt werden und in deren Hinsicht der Staat so kostbare Anstalten trifft, und treffen muſs, in Ansehung der Gegen-

stände des Streites nicht von dem Umfange, *) und ich mögte hinzusetzen, von den wichtigen Folgen, wie diejenigen, welche ihre Kaufleute bey Prisengerichten führen, für deren zweckmäſsige Vermeidung, Abkürzung und Führung die nordischen Staaten noch lange nicht alles gethan haben, was ihnen durch friedliche Maaſsregeln zu bewirken möglich wäre. Dadurch, daſs die in den Sitzungsörtern der Prisengerichte angestellten Consuln über die vaterländischen Prisensachen an die von der Regierung bestellte Behörde die Vorgänge vollständiger wie bisher einzuschicken hätten und in dieser Hinsicht gehäufte Geschäfte haben würden, hätten junge Rechtsgelehrte Gelegenheit, in ihren Bureaux practische Kenntnisse über das Prisenrecht sich zu erwerben, die ihnen und dem Lande, wenn sie in ihrem Vaterlande nachmals als Anwälde oder

*) Ich will mich nur auf den Proceſs der schwedischen Convoy und des dänischen Schiffes Rensborg, bey welchem letztern eventualiter über ein Eigenthum, welches in Ostindien für 30 Millionen Gulden gekauft war, entschieden wurde, und auf den Fall des dänischen Schiffes Odin, dessen Werth auf L. 150,000 Sterling geschätzt wurde, und auf den preuſsischen Ostindienfahrer Rosalie und Betty beziehen.

Beamte angestellt würden, von Nutzen seyn könnten. So würde das Bureau derjenigen Behörde, an welche im Lande dis Prisensachen gelangten, gleichfalls eine vortrefliche Schule für junge Leute seyn, sich über das Prisenrecht practische Kenntnisse zu erwerben. Ich glaube, daſs ich nichts übertreibe, wenn ich behaupte, daſs selbst wenn die Sachen so bleiben wie sie jetzt sind, eine genaue Kenntniſs des Prisenrechtes den Kaufleuten drey viertel des bisher durch Kaperey etlittenen Schadens ersparen würde. Wenigstens sollten die Regierungen doch dafür sorgen, daſs das Prisenrecht, da durch dasselbe über viele Millionen eines jeden Schifffahrttreibenden Landes im Kriege entschieden wird, sorgfältig studirt und in den Bildungsanstalten, wo Rechtsgelehrte und Kaufleute unterrichtet werden, gelehrt würde. Durch die Hülfsquellen, die seit dem Anfange des neunzehnten Jahrhunderts erschienen sind, hat man Gelegenheit, sich leicht practische Kenntnisse von demselben zu erwerben, die man vorher nur durch Erfahrungeu in groſsen Handlungsörtern sich erwerben konnte, wo oft die aus dem einen Kriege abgezogenen Erfahrungen bey dem Ausbruche des andern verlohren gegangen waren, und die Schiffe sodann

in Hinsicht der ihnen durch Kaperey begegnenden Schicksale wieder auf einem unbekannten Ozean segelten. Diejenigen Puncte über Assecuranzen in Hinsicht des Prisenrechtes, worüber man gegen das Ende eines Krieges durch Präjudicate und einstimmige Entscheidungen von Schiedsrichtern sich allgemein verständiget hatte, wurden bey einem neuen Kriege wieder streitige Rechtsfragen. Da die Hanseestädte mit die ersten Plätze waren, wo Assecuranzen geschlossen wurden, und da in denselben, vorzüglich in Hamburg, ein äuſserst beträchtlicher Theil nordischen Eigenthums gegen Kriegsgefahr versichert wird; so sollte man glauben, daſs in Hamburg sehr leicht Materialien über dss Prisenrecht zu sammlen wären. Allein die Privat-Assecuradeure sind gewöhnlich die letzten auf einer Police, und nach einer abgemachten Sache erhalten dieselben sämmtliche Papiere einer Aufbringungssache mit allen Condemnationsacten und Belegen zur Aufbewahrung, die denn solche als nicht mehr zu gebrauchende Papiere auf die Seite packen und sie dadurch dem Nachschlagen entziehen. Diese Herren würden sich um die Cultur des Prisenrechtes sehr verdient machen, wenn sie sämtlich, wie einige von ihnen es thun, die Güte hätten, alle

gedruckte und authentisch geschriebene Prisenprocefsacten und Condemnationen an die Commerzien-Bibliothek zu schenken. Ich weifs nicht, ob an andern Assecuranzörtern ein solcher Vorschlag schon realisirt ist, wenigstens wäre es zu wünschen, dafs etwas Aehnliches daselbst geschehen mögte. Noch sind zu wenig Materialien vorhanden, um es wagen zu dürfen, ohne die factischen Umstände der einzelnen Fälle zu berühren, ein vollständiges System des Prisenrechtes schreiben zu wollen. Da ich der Erste im Norden bin, der Gelegenheit hatte, die Menge der jetzt eröffneten Quellen zu benutzen, indem ich gegen 800 gedruckte und geschriebene Entscheidungen zum Behuf meines Werkes nachsehen und sammlen konnte, und keine Kosten scheuete, um dies zu können; so habe ich geglaubt, dafs bey der Wichtigkeit der Materie, und da man nur in Seestädten Gelegenheit hat, Manuscripte dieser Art sich sammlen oder solche inspiciren zu können, man die Umständlichkeit dieses Werkes, einer trokkenen systematischen, aus Thatsachen abgezogenen kurzen Darstellung vorziehen würde, wenn man auch annehmen wollte, dafs solche schon jetzt brauchbar geliefert werden könnte.

Die Engländer haben ihre Grundsätze über die Folgen der Widersetzung von Seiten der Neutralen gegen die Zumuthungen der Kriegsschiffe auf eine empörende und beispiellose Weise bey dem Falle der schwedischen Convoy angewandt, wo denn nun am Ende, wie die öffentlichen Blätter sagen, die englische Regierung das Genommene ersetzen will. Auch die Franzosen würden durch die Ausdrücke „Widerstand oder Gefecht" eine Härte gegen neutrale Nationen verhängt haben, die ihrer Seits die lebhafteste Reclamation hätte veranlassen müssen, wenn die Besorgniſs für diesen Augenblick nicht durch Bonaparte verscheucht wäre, da er in der Verordnung vom 2ten Prairial im Jahre 11 Art. 57 wieder den Ausdruck adoptirt hat: „Widersetzung und Gefecht." *)

Wenn man sich auch berechtigt hielte, im Falle eines bis zum offenbar erwiesenen Widerstande steigenden Ungehorsams gegen die Befehle eines Kriegsschiffes, und im Falle einer Wiederfreimachung, in so ferne man die Possession eines Schiffes vor geendigter Reise und ehe es in seiner Heimath gewesen wäre, wieder erhielte, das Schiff zu confisciren, weil der

*) Hamburgisches Addreſsblatt Jahrg. 1803 Pag. 465.

Capitain als der Gevollmächtigte des Schiffsrheders in seinen Handlungen erachtet wird; so ist es doch eine offenbare Ungerechtigkeit, dafs ein ganz unschuldiger Dritter, der Ladungsinteressent, durch Confiscation seines Eigenthums darunter leiden soll. Da es aber bisher immer in Prisengerichten der Fall gewesen ist, dafs auch die Ladung in solchen Fällen confiscirt wurde; so haben diejenigen, denen das Wohl der Kaufmannschaft am Herzen liegt und die dafür sorgen können, auf diesen Gegenstand ihre Aufmerksamkeit zu richten.

Wenn in vorigen Jahrhunderten die Prisengesetze es den Captoren zur Pflicht machten, mit ihren Prisen in die Häfen ihres Landes zu kommen, oder zum wenigsten in die Häfen der Bundesgenossen ihres Landes: so war die einzige Ratio legis offenbar blofs diese, damit man auf diese Weise eine bessere Controlle über die Captoren haben könnte, wsil man in diesen rohen Zeiten noch alles von der Seeräuberey zu befürchten hatte, und es von den Captoren, wenn sie nicht unter strenge Aufsicht gesetzt wurden, zu befürchten stand, dafs sie gar zu leicht in Seeräuber ausarten würden. Man war zu obiger gesetzlichen Verfügung durch die Rücksicht auf Neutrale und durch ihre desfalls

angestellten Klagen genöthigt. Es is ausgemacht ein Irrthum, wenn Sir William Scott in dieser Hinsicht anführt, dafs man eine gerichtliche Condemnation in einem kriegführenden Lande für schlechterdings nothwendig erachtete und deswegen diese Gesetze gegeben habe. Sicher haben sie dies Motiv nicht gehabt. Der Besitzstand jure belli und das Bringen infra praesidia, und die darauf erfolgte causae cognitio vor einer richterlichen Person eines kriegführenden Landes, einerley wo diese Person dieselbe vornimmt, gewähren sicher den Captoren die Befugnifs, genommenes Eigenthum justo Titulo zu veralieniren, und dasselbe müfste als pleno jure auf den Käufer übergegangen erachtet werden.

Dagegen sagen die Engländer: Eine neutrale Regierung dürfe es fremden Consuln nicht erlauben, über andere Personen, als die zu ihrer Nation gehören, eine richterliche Gewalt auszuüben. Ich gebe es zu, dafs dies wahr ist. Allein es ist auch nie in Norwegen erlaubt worden, mit neutralen Prisen einzulaufen. Man wird mir kein Beispiel davon anführen können. Die Neutralen würden, als in injusta captivitate befindlich, in dänischen Gerichten als Kläger auftreten dürfen. Allein ganz anders

verhält es sich mit gefangenen Feinden, die ein Captor einbringt und nicht aus seinem Schiffe ans Land gehen läſst. Sie sind in seiner Gewalt und den Obern und Vorgesetzten, denen er unterworfen ist, auch unterworfen. Ein gefangener Feind hat keine eigentliche Personam standi in Judicio, so lange er in den Händen des Siegers ist, und kann in einem Rechtsstreite keine Parthey abgeben. Man kann daher nicht sagen, daſs bey der von dem Consul vorgenommenen caussae cognitio zwey Partheyen sind.

Mein Vaterland hat sich durchaus durch die Zulassung der Condemnationen in Norwegen nicht partheiisch gezeigt, da es den Engländern und allen andern Kriegführenden ein gleiches Recht zugestanden haben wird und zugestanden hat. Die Franzosen verlangten und erhielten in dem letzten Kriege die Erlaubniſs, nach Norwegen mit ihren Prisen zu kommen, weil sie sich in Ansehung dieser Freiheit auf das Beispiel der Engländer in Hinsicht der norwegischen Häfen beriefen. *)

Graf Bernstorff sagte über diese Materie

*) Herrn von Schmidt Phiseldecks Darstellung des dänischen Neutralitätssystems, 2tes Heft Pag. 18.

dem englischen Minister Hailes in einem Memoir vom 28sten July 1793.

„L'admission des armateurs et des prises en Norvegue, est la suite de cette neutralité, qui ne connoit pas de distinction; elle a eu lieu de tout temps, dans toutes les guerres maritimes, qui ont affligé l'Europe. Tour à tour toutes les nations en ont profité et l'ont désiré. La nature du local s'oppose à une défense générale: elle nous compremettoit, puisqu'il seroit impossible de la faire observer dans un païs éloigné, qui a des côtes d'une longueur immense, et des ports et des rades sans nombre, dans des contrées peu habitées: elle seroit donc illusoire et même nuisible, puisque les François, conformement à leurs décrets, detruiroient alors les vaisseaux, qu'ils ne pourroient plus espérer de mettre en sureté. *)

Sir William Scott betheuert bey der Sache eines Engländers seinen und seiner Landsleute Respect gegen derivative Rechtstitel in dem Falle des Schiffes Helena, Capitain Heslop. Hat er diese Achtung gegen neutrale Schiffseigenthümer bewiesen? Sind nicht sämtliche

*) Denkwürdigkeiten aus dem Leben des Königl. dänischen Staatsministers A. P. Grafen von Bernstorff von C. U. D. v. Eggers, Pag. 294.

Schiffe, welche die Franzosen in Norwegen condemnirt haben, und die jetzt in der dritten, vierten Hand sind, der Gefahr ausgesetzt, per Reivindicationem in England den rechtmäſsigen Eigenthümern, als wäre es gestohlnes Gut, entrissen zu werden? Beweist dies die besondere Achtung des englischen Gerichtes gegen derivative Rechtstitel? Vor einem Jahre wurde ein dänisches Schiff in einem der nördlichen Häfen Englands unter dem Vorgeben, „es sey vormals von den Franzosen in Norwegen condemnirt," angehalten, und viele Monate retenirt, da es doch sonnenklar aus den Papieren hervorging, daſs das Vorgeben erlogen sey. Der dänische Eigenthümer desselben muſste sich dennoch einer bloſsen Grille eines Engländers wegen, der jure belli sein Eigenthum verlohren hatte, dessen Identität mit dem von ihm angegriffenen dänischen Eigenthum er nicht erweisen konnte, allen Kosten eines langwierigen Processes unterziehen, ohne am Ende für dieselben und für sein lucrum cessans gehörig entschädiget zu werden. Es ist eine Grundmaxime der Lehre über Arreste, daſs bey Impetrirung derselben bündige Bescheinigungen producirt werden müssen. Wie hat diese in dem vorliegenden Falle über die be-

hauptete Identität geführt werden können, da solche nicht in den Papieren enthalten war, und alles, was darüber gesagt werden konnte, durch den Inhalt derselben widerlegt wurde?

Es sind gegen hundert Schiffe, wie die Engländer sagen, die in verschiedenen neutralen Häfen in dem französischen Revolutionskriege von Franzosen condemnirt sind. Sie sind jetzt in der dritten, vierten Hand, und ihre Eigenthümer haben sie für ein gehöriges Equivalent bona fide angekauft. Nach den in dem gegenwärtigen Werke enthaltenen Entscheidungen ist aber in Hinsicht aller dieser Schiffe ausgemacht zu befürchten, dafs, wenn sie im Laufe ihrer Reise durch Aufbringungen oder Havarien in englische Häfen einlaufen, sie durch die Ansprüche der vorigen englischen Eigenthümer den jetzigen werden entrissen werden. Welche Gefahren und Kosten entstehen dadurch für die Kaufleute, die solche Schiffe besitzen, darin geladen oder solche versichert haben? Es ist daher äufserst wichtig, dafs die Regierungen ihren Unterthanen dies legitimer Weise für ein gehöriges Equivalent erworbene Eigenthum sichern und die durch dasselbe zu befürchtenden Nachtheile und Kosten abwehren. Wenn aber die Engländer solche Condemnationen

nicht als rechtmäſsig anerkennen wollen, und die neutralen Regierungen durch ministerielle Verwendungen und friedliche Mittel ihren Unterthanen das hoc Titulo erworbene Eigenthum nicht sichern und schützsn können; so müssen sie den Ankauf desselben ihren Unterthanen verbieten. In Hinsicht der jetzt schon hoc Titulo erworbenen Schiffe müſsten sie, da es ein Eigenthum von so groſsem Werthe betrifft, vorzüglich wenn man die dadurch deroutirten und befährdeten Ladungen, und die in Ansehung derselben geschlossenen Assecuranzen bedenkt, es ihre angelegentlichste Sorge seyn lassen, das Eigenthum ihrer Unterthanen entweder dadurch zu sichern, daſs sie darüber Stipulationen mit der englischen Regierung zu treffen suchen, oder dadurch, daſs sie durch Entfernung der Condemnationsacten und ertheilte Naturalisationsbriefe die frühere Geschichte des Schiffes unterdrücken. Die Kriegführenden halten sich dazu berechtiget, indem sie bey Ertheilung einer Condemnationsacte alle früheren von einem Schiffe vorhandenen Papiere entfernen. Warum sollten die neutralen Regierungen nicht dasselbe Recht haben, wenn einer ihrer Unterthanen ein Schiff obiger Art rechtlicher Weise erworben hat, bey Er-

in Senegal und in den französisch-westindischen Inseln nach dem Amiener Frieden beziehen. Statt dafs das Vaterland den ehemaligen Vortheil von seiner Rhederey geniefsen sollte, leidet es durch die Begierde sogleich alles wieder auf dem alten Fufse zu haben, bey seinem, durch den Krieg geschwächten Nationalvermögen, durch die Menge seiner Schiffe beträchtlichen Schaden, bis alles wieder im alten Gleise ist. Aus diesen hier berührten Gründen, die von Seiten Frankreichs für die Freiheit des Schiffshandels in Kriegszeiten sprechen, und welche die competenten kaufmännischen Behörden daselbst, wenn Bericht von ihnen darüber eingefordert werden sollte, gewifs mehr ans Licht stellen werden, dürfen die nordischen Mächte, bey der geneigten Gesinnung, welche die französische Regierung für die Freiheit der Schifffahrt hegt, sicher hoffen, dafs ihre Bemühungen, der neutralen Kaufmannschaft die Freiheit des Schiffshandels in Kriegszeiten durch Vorstellungen über die Rechtlichkeit dieses Verlangens zu bewirken, nicht ohne Erfolg seyn werden. Die Freiheit des Schiffshandels wird für den Norden auch noch aus diesem Grunde um so angenehmer seyn, weil wir eingestehen müssen, dafs die Engländer und Franzosen in der Regel ihre Schiffe besser bauen als wir, und also, je häufiger man bey diesen Nationen gebauete Schiffe auf den nordischen Werften sieht, auch um desto mehr der Schiffbau dadurch bey uns vervollkommnet werden wird.

Unter dem practischen Seerechte der Engländer und Franzosen in Beziehung auf Neutrale in Kriegszeiten, verstehe ich die Wissenschaft desjenigen, was bey diesen Nationen in Hinsicht des unter neutraler Flagge von ihnen angehaltenen Eigenthums für Recht gehalten wird.

Quellen dieses Rechtes sind bey den Engländern:

Parlamentsacten über diesen Gegenstand.

Bey Herrn von Mertens in seinem Essay concernant les armateurs, und in Brownes View of the Law of Admiralty pag. 227 sind die mehrsten davon aufgeführt. Eine der wichtigsten, lange von den Neutralen gewünschten, ist die Parlamentsacte über die bessere Einrichtung der Vice-Admiralitäts-Gerichte in Westindien und America vom 2ten July 1801. London. Printed by George Eyre and Andrew Straham, Printers to the Kings most excellent Majesty. Sie ist auch in Robinsons Reports im 3ten Bande abgedruckt.

Die Acte for the Encouragement of Seamen, and for the better and more effectually manning His Majesty's Navy, vom 17ten Juny 1793, ist ein Hauptgrundgesetz über diesen Gegenstand.

Die jedesmaligen Instructionen an Kriegsschiffe und Kaper bey einem ausbrechenden Kriege.

Die in Beziehung auf den americanischen Krieg sind in des Herrn v. Hennings Sammlung von Staatsschriften, und diejenigen, welche sich auf den letzten Krieg beziehen, gröſstentheils im Robinson befindlich.

Proclamationen und Befehle der Regierung in Beziehung auf diesen Gegenstand.

Die neuesten derselben findet man beym Herrn Robinson.

Die Decisionen der Lords of Appeal in Prisensachen.

Ich zweifle, daſs eine gedruckte Sammlung davon existirt. Ein kurzes Verzeichniſs derselben ist in den englischen Zeitungen enthalten. Ausführlich werden sie wohl nur in Manuscripten vorhanden seyn. Herr Robinson führt viele davon nachrichtlich an.

Der Usus fori und abgegebene Entscheidungen in ihrem Admiralitätsgerichte (the high Court of Admi-

ralty) welches in Doctor Commons in London seine Sitzung hält, und worin ehedem Sir James Marriot, jetzt Sir William Scott präsidirt.

Die Entscheidungen des letztern werden jetzt von Herrn Robinson, so wie die der Herren Marriot und Hay von Herrn Marriot, und zwar letztere auf Kosten der Regierung herausgegeben. Diese sind die ersten Sammlungen der Art. Der verstorbene Büsch, der an mehrern Stellen seiner Schriften bezweifelte, daſs je ein practisches Seerecht der Engländer geschrieben werden könnte, ist vollkommen durch folgende Stelle aus Sir James Marriot's Werke gerechtfertigt, in welcher er sagt:

„Es ist lange geklagt worden, daſs keine „öffentliche Repertoria der Entscheidungen „des Admiralitäts-Gerichtes für die Publi-„cisten vorhanden wären. Ihre Eifersucht „gegen die gewöhnlichen Rechtsgelehrten „und eine Verheimlichung desjenigen, wel-„ches unter dem kleinen Haufen der Practi-„ker vorfiel, scheint es veranlaſst zu haben, „daſs dieser achtungswerthe und gelehrte „Stand, mit den Talmudisten unter den „Juden verglichen worden ist, die sich

„blofs mit mündlichen Traditionen und ge-
„heimen Schriften beschäftigten. Diese
„Klage ist jetzt zum Theil beseitiget durch
„Robinsons Reports. Es ist zu hoffen, dafs,
„da jetzt der Vorhang vor dem Tem-
„pel *) weggezogen ist, Advocaten die
„eben so sorgfältig, wie Herr Robinson
„sind, Entscheidungen in Betref der andern
„Rechtssachen die vor den Gerichten im
„Tempel verhandelt werden, unter richter-
„licher Approbation und Sanction publiciren
„werden."

Lord Mansfield bezeugt nach der Bemerkung von Herrn Browne, dafs man nicht viele alte Entscheidungen in dem Archiv der Admiralität finden könne, indem kein Prizeactboock älter als 1641 und keine Entscheidung vor 1648 in den Archiven mehr vorhanden sey, und dafs bis auf das Jahr 1690 die Protocolle in Verwirrung, unleserlich

*) Dies ist das Gebäude oder die Gebäude worin in London das Admiralitäts-Gericht, das geistliche Gericht und dasjenige welches über Testamente entscheidet, seine Sitzungen hält, und wo Richter und Advocaten wohnen.

und ohne Index wären. *) Aus der Verhandlung der berühmten Sache Dickenson's, Capitain William Merton, **) erhellt es sogar, daſs es schon schwierig ist, früher als vor dem Anfange des achtzehnten Jahrhunderts etwas aufzufinden. Die mehrsten Praejudicata früherer Zeiten, die man bey diesem Falle allegirte, wurden aus Privat-Nachrichten von Gewichte (upon private Notes of Authority) angeführt. In mehrern Familien-Bibliotheken in England werden, von Männern nämlich, die unter ihren Vorfahren berühmte Juristen zählen, sorgfältig geschriebene *Manuscripte* über die Verhandlung in der Admiralität und über andere Gegenstände des Seerechtes aufbewahrt. Herr Robinson gedenkt in seiner Collectanea maritima mehrerer derselben.

The black Boock of Admiralty.

Es enthält die alten Statuten der Admiralität.

Principien des römischen Rechtes.

Die Lehre de Mandato und andere dieser Art, auf Fälle die zur See vorkommen anwendbar.

Il Consolato del Mare, vorzüglich das 273ste und 287ste Capitel desselben.

*) Pag. 209. **) pag. 16 Marriot.

Verträge mit andern Nationen.

Dasjenige was Grotius, Bynkershoeck, Puffendorf, Heineccius, Vattel und andere über das positive Völkerrecht in Betref von Schiffarth und Seehandel der Neutralen sagen.

Allein nur in so ferne die sogenannten Privilegien Englands — von den Neutralen anmafsliche Souverainität der Meere genannt — sich damit vereinigen lassen.

Im Norden nennen wir diejenigen Regeln, welche aus der Mehrheit der neueren Tractaten hervorgehen, conditionelles oder positives Völkerrecht. Die Engländer hingegen nennen diejenigen Principien so, welche durch die oben angeführten und durch andere angesehene Schriftsteller der vorigen Jahrhunderte dafür anerkannt wurden. Im Norden halten wir die mehrsten dieser Schriftsteller, wenigstens die vornehmsten Holländischen, für Richter, die durch das Interesse ihres Vaterlandes bestochen sind.

Herr Browne ist, obgleich er die Prizeacts aufführt, sehr unbefriedigend über diesen Gegenstand in seinem Werke on the Law of the Admiralty. Folgendes ist eine seiner wichtigsten Bemerkungen über denselben. *)

*) Pag. 43.

Das ganze System der Jurisprudenz in den Prisengerichten hat seine besondern Eigenheiten. Dieselben hören und entscheiden zu Folge des hergebrachten gerichtlichen Verfahrens der Admiralität und des Völkerrechtes. In Hinsicht des Letzteren müssen wir auf den besten Ausleger desselben, auf das Gemeine Recht, (römische Civilrecht) und auf die berühmten Schriftsteller, die solches commentiret haben, zurückkommen.

Die Namen Grotius, Selden, Bynkershoek, Cäsaregis, Valin, Wolff und Vattel sind jedem Advocaten in diesem Fache geläufig und müssen sein ernsthaftes Studium seyn, während die grofsen, zahlreichen und geschickten Entscheidungen des erhabnen Richters, der jetzt in der Admiralität präsidirt, die Erwartung gewähren, dafs solche ein eben so glänzendes und feststehendes System der Jurisprudenz in einem Gerichte, dessen Entscheidungen heutiges Tages für ganz Europa wichtig sind, errichten werden, als es in den Sachen, welche der Billigkeit nach geschlichtet werden müssen, von Lord Hardwicke, und in den Sphären des Civilrechtes von Lord Mansfield aufgestellt wurde.

Ich bin in meiner obigen Angabe der Quellen

demjenigen gefolgt, welches ich in der Praxis über Prisen in den englischen Entscheidungen vorgefunden habe, und bin vorzüglich auf dasjenige aufmerksam gewesen, was Sir W. Scott als Quellen allegirte, und habe solchen nachzuforschen gesucht.

Quellen dieses Rechtes bey den Franzosen sind für jetzt:

Das Reglement vom 26sten July 1778, zum Hauptgesetz über diesen Gegenstand erhoben, durch den Beschlufs der Consuln vom 29sten Frimaire des Jahres 8. Es ist aufser dem le Beau auch in des Herrn v. Hennings Sammlung enthalten.

Die Reglements zum Behuf des, durch den Beschlufs der Consuln vom 6ten Germinal des Jahres 8 errichteten Prisenconseils.

Diese Gesetze dienen bey allen Entscheidungen zur Grundlage.

Nächst diesen wird auf alle über diesen Gegenstand jemals abgegebene, noch nicht wieder derogirte Gesetze, bey den Entscheidungen, vorzüglich wenn solche zu Gunsten der Captoren gereichen, Rücksicht genommen.

Die Verträge mit andern Nationen.

Nach dem Beyspiel der Engländer fangen die Franzosen an, in zweifelhaften Fällen nach Präjudicaten beym Prisenconseil zu entscheiden.

Fragmentarische Notizen zur neuesten Litteratur über die Theorie in Beziehung auf diesen Gegenstand.

Englische Litteratur.

Letters of Sulpicious on the Northern Confederacy. London Jan. 1801. 8.

An Essay on Contraband by Robert Ward, *Esq. London 1801. 8.*

A Treatise on the relative rights and Duties of Belligerant and neutral powers in maritime affairs, in which the principles of armed neutralities and the Opinions of Hübener et Schlegel are fully discuted by Robert Ward, *Esq. London 1801. 8.*

Lord Liverpool *Discourse on the Conduct of Great-Britain with Respect to neutral Nations. London 1801. 8.*

Dieses ist eine, durch die Beschlaglegung des Königs von Preufsen, auf die englischen Fonds in Schlesien nach dem ersten Schlesischen Kriege veranlafste Deduction und Vertheidigung des angeblichen englischen Seerechtes, die der Lord für evident hält, weil sie, seinem Angeben nach, niemand widerlegte, und die er im vorigem Jahre revidiert und vermehrt aufs Neue in Beziehung auf die bewaffnete Neutralität dem Druck übergeben hat.

Lord Liverpool ist der Vater des jetzigen Ministers Lord Hawkesbury.

Remarks on Mr. Schlegels Work upon the Visitation of neutral vessels under Convoy, by Alexander Croke, *Esq., L. L. D. Advocate in Doctor Commons. London 1801.*

Deutsche und französische Litteratur.

Memoire justificatif de la conduite de la grande Bretagne, en arrétant les navires étrangers, par Monsieur J. Marriot. Geschrieben im Anfange des Americanischen Krieges und damals als Manuscript gedruckt. Neu aufgelegt 1802 bey R. Bickerstaff. Es ist jetzt im Buchhandel.

Sir J. Marriot sagt von diesem Buche, um es seinen Landesleuten zu empfehlen, daſs der Groſspensionair von Holland dem englischen Minister im Haag, Sir Joseph Yorke, dasselbe mit den Worten „es sey verdammt stark und verdammt wahr" gerühmt habe.

Versuch einer critischen Uebersicht der Völkerseerechte von Ludw. Holst, *beider Rechte Doctor.* 1802. *Hamburg, bey Bachmann et Gundermann.*

Die früheren Werke neuerer Zeiten sind in der Litteratur des Völkerrechtes von dem Herrn von Ompteda, in dem, Deutschland Ehre machenden Marine-Lexicon von Röding, und in dem vortrefflichen Werke des Herrn D. Holtz enthalten, der den Norden vorzüglich mit dem edlen Galliani, und mit den andern Italiänern, die über diesen interessanten Gegenstand geschrieben haben, bekannt macht.

Büsch Völkerseerecht. Hamburg und Altona 1801.

Ueber die gebräuchliche Visitation der neutralen Schiffe und über die Convoy. Copenhagen 1801, *von M. K. Bornemann.*

Sur la visite des batiments neutres, par Monsieur Schlegel. Copenhagen 1800. 8.

Denkwürdigkeiten des Grafen A. P. v. Bernstorff, herausgegeben von Herrn v. Eggers. Copenhagen 1800.

Actenstücke über das Misverständnifs zwischen Dännemark und England und über die Nordische Convention, von Herrn v. Eggers. Copenhagen 1801.

Du Commerce des Neutres en tems de guerre, traduit de l'Italien de Lampredi par J. Peuchet. A Paris an X 1802.

Betrachtungen über die gegenseitigen Befugnisse der Kriegführenden Mächte und der Neutralen auf der See. Kiel 1802. 8.

B S. Nau, Grundsätze des Völkerseerechtes. Hamburg 1802.

Auch dieses Werk verbreitet über die Litteratur dieses Faches sehr viel Licht. Es ist im Moniteur eine französische Uebersetzung desselben angekündiget.

Englische Litteratur über die Praxis.

Lex Mercatoria. London 1798, *in Fol.*

Laws, Ordinances et Institutiones of the Admiralty of Great-Britain, Civil and Military. London 1746. 2 *Vol.* 8.

Collectanea Maritima being a Collection of publick instruments tending to illustrate the History and practice of Prizelaws by Robinson. London 1801. 8. *Price* 3 *S.*

Rymers Foedera and a general Treatise of the Dominion of the Sea and a complead Body of the Sealaws. London 1705. 4.

Molloy de jure maritimo et naut. London 1682.

A History of the Law of Shipping, by Reeves. London 1793.

Cases of dutch Ships, considered by James Marriot. London.

Reports of Cases argued et determined in the high Court of Admiralty, commencing with the Judgements of the right Honorable Sir William Scott 1800. 8. By Chr. Robinson L. L. D. Advocate. 3 Bände, 6 Theile. Der 1ste Theil des 4ten Bandes ist jetzt unter der Presse. Der 2te Theil des 4ten Bandes wird dieses Werk beschliessen.

Dieses ist ein äusserst classisches Werk für alle die mit dem Seehandel zu thun haben. Es ist unter Approbation von Sir W. Scott gedruckt.

Decisions in the high Court of Admiralty during the time of Sir George Hay and of Sir James Marriot, late Judges of that Court. London 1801.

Sir J. Marriot sagt von diesem Werke: „Der Druck dieser Entscheidungen, die von Michaelis 1776 anfangen und denen von Sir W. Scott vorangehen, geschahe auf Verlangen und Kosten der Regierung.“ Der Endzweck der Regierung und des Verfassers ist, den Neutralen über das Verfahren der Engländer in Prisen-Sachen Auskunft zu geben.

Praxis supremae Curiae Admiralitatis — Francisci

Clerke cui adjiciuntur articuli Magistri Rowgton, hactenus inediti, ad officium Admiralitatis Angliae spectantes Editio V. Londini 1798.

Clerke lebte unter der Regierung der Königin Elisabeth. Obiges Werk existirte lange bloſs im Manuscript unter den Practicanten im Tempel. Es wurde von allen Advocaten und Procuratoren daselbst begierig nachgeschrieben „ut pote de eadem „materia nulli apud nos exstabant libri" sagt der letzte Herausgeber desselben. Endlich wurde es gedruckt, allein sehr incorrect. Die oben angeführte Ausgabe ist nach zwey Originalmanuscripten besorgt.

Vor kurzem erschien folgendes Werk über diesen Gegenstand:

A Treatisee on the civil Laws and on the Laws of the Admiralty by Arthur Brown, L. L. D. Professor of Civil Law in the University of Dublin. 1802. 2 *Theile.*

Es ist schon die 2te Auflage davon besorgt. Der Verfasser sagt, daſs über den Proceſs des Admiralitätsgerichtes seit einem Jahrhundert in England kein bedeutendes Werk erschienen sey.

The Spirit of Marine Law, or Compendium of the Statutes relating to the Admiralty; being a concise but perspicuous abridgment of all the acts relating to Navigation. By John Irving Maxwell. London 1800.

Es sind nur kurze Auszüge aus den Prisenacten in demselben.

A System of the Laws of Marine Insurances. By James Allan Park, *Esq. London* 1800. 8.

A Treatise of the Laws of Insurance, by Samuel Marshall, *in two Volumes. London* 1802.

A Treatise of the Law relative to Merchantships and Seamen, by Charles Abbott. *London* 1802. 8.

A Collection of publick acts and papers relating to the principles of armed Neutrality. London 1801.

A practical Treatise or Compendium of the Law of Maritime Insurance, by J. Ilderton Burn. *London* 1801.

Observations on Treaties between Maritime Powers in general — and Remarcks on Prizecauses of Ships and Cargoes. (Pamphlet in 8., *angeblich von einem Altonaer Kaufmanne geschrieben, der sich zum Behuf des Reclams seines Schiffes in London aufhält).*

Atchesons *Report of the Case of Havelock against Rockwood respecting the Validity of Sentence of Condemnation by an Enemys Consul in a neutral port; and the right to claim Insurance of the Underwriters undersuch Cicumstances. London* 1801. *Price* 6 *S.*

A Translation of the 273 *and* 287 *Chapters of the Consolato del mare relating to Prizelaw. Price* 1 *S.*

The Life of Sir L. Jenkins. 2 *Vol. in Fol.*

Dieser Mann war im siebenzehnten Jahrhundert Richter in der Admiralität, und in der obigen Lebensbeschreibung sind Gutachten und Berichte von ihm über Prisensachen an den König und an den Staatsrath enthalten. Das Werk ist nicht mehr im Buchhandel. Ich habe es nur mit Mühe in England auftreiben können. Es enthält sehr

viele Auskunft über die ältere Praxis der englischen Admiralität.

Formulare instrumentorum or a Formulary of authentic Instruments, writs and standing orders used in the high Court of Admiralty of Great-Britain. Perused and approved as correct by Sir James Marriot. *London* 1802.

Dies Werk ist auf Velin-Papier mit grofser Pracht gedruckt. Die Vorrede ist, dem Styl nach, von dem alten Sir J. Marriot, einem mit der jetzigen Welt zürnenden Greise voll Originalität, Derbheit und alt brittischen Geistes. Er hat durch diese Sammlung bey seiner Ahndung der fernern Ausbreitung französischer Revolutions-Grundsätze, oder der endlichen Nachgiebigkeit Englands gegen billige Forderungen der Neutralen, seinem Zeitalter dadurch ein Denkmal setzen wollen, und in dieser Beziehung sagt er davon, als sey es sein Schwanengesang: „Frühe oder spät „wird wahrscheinlich die Zeit kommen, wo die Befehle und Instrumente, die in dieser Sammlung „enthalten sind, alle ihre Kraft, und die Admiralität „ihre Jurisdiction verliehren wird, und dieselben nur „fortdauren werden, als die einzelnen Steine edler „Gebäude, der Nachwelt zu beurkunden, was sie „einst waren. Rom stand einst hier! — — — „Falsche Raisonnements, Afterphilosophie, Unerfahrenheit und theoretische Visionen, unverträglich

„mit dem wirklichen Zustande und den Bedürfnissen „der Welt, wollten alles revolutioniren. Es wird „kein Wunder seyn, wenn in Zukunft alle Gerichts- „höfe (Englands) ihrer Seits revolutionirt werden. „Allein dann wird es einige Befriedigung, wenig- „stens der Neugierde gewähren, dafs die Spur ihrer „Existenz fortdauret, welche gleich den Inschriften „der Monumente erhabner Todte zum Beispiel dienen „mag, zu zeigen, wer einst dem menschlichen Ge- „schlecht nützte."

Die Law intelligences in den englischen Zeitungen, z. B. in dem Star, enthalten die Entscheidungen der Lords of Appeal und of the Court of Admiralty in Doctor Commons, jedoch die Meinung der Richter nicht so ausführlich, wie über Assecuranz- und andere, nicht in Admiralitäts-Gerichten vorkommende Fälle.

Herr Marriot versichert, dafs die englische Regierung im Anfange des americanischen Kriegs es für passend hielt, so oft von dem Admiralitäts-Gerichte ein Restitutions- oder Condemnations-Decret abgegeben oder fernerer Beweis erkannt wurde, dies in den beliebtesten englischen Zeitungen bekannt zu machen, und dafs eine Anzah dieser Bekanntmachungen jedesmal separat abgedruckt und

an die englischen Minister bey fremden Höfen wären geschickt worden, damit sie mit beiden, mit den Factis und den Rationibus decidendi bekannt würden, und bereit wären, die Beschwerden dieser Höfe zu beantworten, ehe falsche Darstellungen erhitzter und interessirter Personen aus England oder aus irgend einem anderen Lande Eingang finden könnten.

Es wäre zu wünschen, daſs noch jetzt die Entscheidungen über Schiffe und Ladungen umständlich mit den Rationibus decidendi bekannt gemacht würden, da solche als Gegenstände des Völkerrechtes für alle Nationen wichtig sind.

Französische und Nordische Litteratur über die Praxis.

Nouveau Code des Prises ou Recueil des Edits, Declarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, reglemens et Decisions sur la Course et l'administration des Prises depuis 1400 *jusqu'au* 1789 *suivi de toutes les lois, arrêtés, messages et autres actes qui ont paru depuis cette dernier epoque jusqu'au* 3 *Prairial an* 8. *par le Beau.* 4 *Theile. à Paris an* 9. 8.

Der Moniteur, in so ferne er die von le Beau noch nicht gelieferten Verfügungen und mehrere wichtige Entscheidungen des Prisenconseils enthält.

Herr le Beau hat eine Sammlung sämmtlicher Entscheidungen des Prisenconseils als eine Art Fortsetzung des Code des Prises im Moniteur angekündiget.

In der Druckerey der Gesetze wird eine Sammlung der Decisionen des Prisenconseils veranstaltet, wovon bis jetzt zwey Hefte, ungefähr 50 Entscheidungen enthaltend, erschienen sind.

Groults, der Verfaſſer der beiden Werke, der Indication des ouvrages et pieces de legislation relatives à la Saisie des batimens neutres,

und des

Discours ſur la maniere d'étudier les droits maritimes,

hat über diesen Gegenstand folgendes Werk im Moniteur angekündiget:

Nouveau Commentaire ſur l'ordonance de la Marine de 1681 par le Citoyen Groult *de Cherbourg, 2 Vol. en 4. Prix de l'abonnement 24 Fr.*

Büsch *über das Beſtreben der Völker neuerer Zeit einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun. Hamburg 1800.*

Kapergrauſamkeit gegen die Neutralen. Aus dem Engliſchen. 1801.

Verſuch einer Darſtellung des däniſchen Neutralitätsſyſtems während des letztern Seekrieges von Dr. C. F. v. Schmidt Phiſeldeck. Erſtes Heft. Copenhagen 1802. Mit authentiſchen Belegen und Actenſtücken.

Martens *Erzählungen merkwürdiger Fälle des neueren europäiſchen Völkerrechtes in einer practiſchen Sammlung von Staatsſchriften. Göttingen 1802. 2 Bände in 4.*

Auguſt Hennings *Sammluug von Staatsſchriften. Altona 1784.*

Merkwürdige Entſcheidungen der Londoner und Pariſer Priſengerichte über neutrale, in den letzten Jahren dieſes Krieges aufgebrachte Schiffe. Altona 1802.

Hamburgiſche Addreſs - Comtoir - Nachrichten von 1779 im 23ſten und in den folgenden Stücken.

Traité sur les Prises maritimes, 2 Vol. in 12. Prix 3 Fr. à Paris chez Laurens ainé rue d'argentevil. 1802.

Von den englischen Prisengerichten.

Das Admiralitätsgericht, dessen Sitzungen in Doctor Commons in London Statt finden, ist zwiefach. Es ist entweder the Instance Court oder the Prize Court.

Ersteres entscheidet über Schiffarths-Contracte und über Beleidigungen, die auf der hohen See vorfallen. Die Gesetze desselben sind das Civilrecht, die Gesetze Olerons und die Costümen der Admiralität, modificirt durch das statutarische Recht. The Prizecourt hat die Jurisdiction über Prisen die in Kriegszeiten gemacht sind. Die Gesetze desselben sind oben angegeben.

Das Admiralitätsgericht wird von dem Lord Grofsadmiral oder von seinem Deputirten, der Richter des Gerichts genannt wird, gehalten. Zu der Zeit, da ein Lord Grofsadmiral vorhanden war, (seit einem Jahrhundert ist dieses Amt von der Krone nicht getrennt gewesen) erhielt der Richter der Admiralität seine Stelle gewöhnlich durch ein Patent von ihm, und wurde sein Lieutenant genannt. Jetzt besitzt der Richter seine Stelle durch ein directes Commissorium von der Krone unter dem grofsen Siegel des Staats. An ihn wird von dem Vice-Admiralitätsgerichte in West-

indien und in den andern Plantationen und Etablissements appellirt. Von dem Instancecourt wird to the King in Chancery appellirt, der durch ein Commissorium Delegirte ernennt, die Appellations-Sache zu hören und zu richten. Vom Prisengericht wird an gewisse Commissionairs of Appeal, gewöhnlich the Lords of Appeal genannt, die gröſstentheils aus Mitgliedern des geheimen Staatsraths bestehen, appellirt. Das Appellationsgericht in Prisensachen hat seine Sitzung in Whitehall. *) In jedem Decret werden die Namen derjenigen Mitglieder des Gerichtes, die bey der Entscheidung anwesend waren, aufgeführt.

Das Admiralitätsgericht besitzt an und für sich keine Jurisdiction über Prisen, obgleich dieselbe durch einen und denselben Richter ausgeübt wird.

Um die Prisen-Autorität zu constituiren oder hervor zu rufen, emanirt in jedem Kriege ein Commissorium unter dem groſsen Siegel des Staats an den Lord Groſs-Admiral, um das Admiralitätsgericht, den Lieutenant und Richter des besagten Gerichtes und seinen Surrogaten zu requiriren und zu autorisiren, über alle Capturen, Wegnahmen, Prisen und Recapturen von Schiffen und Waaren die genommen

*) Browne pag. 30 und 31.

werden mögten, gerichtliche Verhandlungen anzustellen, und die anhängig gemachten Sachen der Art zu vernehmen und zu richten, zufolge des Gebrauches der Admiralität und des Völkerrechtes. *)

Dieses Commissorium hat natürlich so lange Kraft, bis alle während des Krieges anhängig gemachten Sachen abgemacht sind, und dies dauert gewöhnlich sehr viele Jahre nach dem Kriege.

Alle Autorität der Vice-Admiralitätsgerichte im brittischen Gebiete derivirt von dem Grofsadmiral oder von seinen Commissarien der Admiralität von England, als ihrem Officio einverleibt. Kraft ihres Commissorii sind die Lords der Admiralität autorisirt, Vice-Admiralitätsgerichte in Nord-America, Westindien und den Niederlassungen in Ostindien zu errichten. Durch die letzte Parlamentsacte ist es indefs dem Könige anheimgestellt, Vice-Admiralitäts-Gerichte in Westindien zu etabliren, Regel und Regulationen für solche Gerichte festzusetzen und sie nach Willkühr zu verändern. Keiner dieser Richter darf mehr als L. 2000 Sterling jährlich an Gebühren einnehmen, und hat den Ueberschufs desjenigen, was er erhält, an die Admiralität einzuschicken.

*) Browne pag. 209.

In Grofsbritannien ernennt der Lord Grofsadmiral, kraft seines Amtes, in verschiedenen Theilen des Königreiches Substituten oder Vice-Admirale mit ihren Richtern und Gerichtsboten unter dem grofsen Siegel des high Court of Admiralty. Von ihren Entscheidungen kann an the high Court of Admiralty appellirt werden.

Von dem Vice-Admiralitätsgerichte in Gibraltar wird aber, wie ich aus dem Fall des Schiffes Georg, Capitain Röpers, weifs, directe an die Lords of Appeal appellirt. Die Vice-Admiralitätsgerichte bestehen auch, wie the high Court of Admiralty, aus einem Richter und seinem Surrogaten.

Herr Marriot entwirft folgendes Ideal von einem englischen Prisenrichter.

Er mufs den festen Entschlufs besitzen, jedem gleiches Recht widerfahren zu lassen, sey er „Tros, Rutulusve," als wenn er der von allen Seemächten der Erde erwählte Schiedsrichter wäre, und über streitige Prisensachen in erster Instanz zu entscheiden hätte, die an ein höheres Tribunal des Staats appellabel sind. Die Worte der Entscheidungen im Gerichts-Stile der Admiralität sind sehr eigen.

„Indem er den Namen Christi dreymal anruft und „die Furcht Gottes allein vor Augen hat, spricht und entscheidet der Richter."

Dies zeigt die ursprüngliche Idee, daſs man befürchte, der Richter mögte von einem zu geschmeidigen und lenksamen Stoffe seyn. Er muſs vielmehr ein Mann seyn, ohne persönliche Rücksichten der Ehrsucht und des Geizes, und muſs nicht um das wohlwollende Lächeln eines Obern, oder um die Popularität irgend einer Classe von Menschen mit niedern Schmeicheleyen höfeln. Er muſs nicht von beschränkten Einsichten oder von niedriger Erziehung seyn. Kurz, der Richter muſs ein unerschrockner Mann seyn."

Wenn Herr Marriot auch nur seinem Ideal entsprochen hätte; so würden die neutralen Minister keine gegründete Ursache gehabt haben, sich zu bemühen, ihn aus der Admiralität zu entfernen. Allein seine crasse Partheylichkeit für die sogenannten Privilegien Englands, seine Vorurtheile gegen die Neutralen, die Unbekanntschaft mit Allem was auſser England liegt, die Unurbanität seiner Sprache, machen ihn unerträglich für jeden rechtlichen Neutralen.

Von dem Prisenconseil.

Bey dem despotischen Verfahren, was unter dem Directorio in Prisensachen Statt fand, bey den häufigen Klagen der Neutralen über die Bestechlichkeit,

Unwissenheit, Partheylichkeit und Chikanen, die bey Entscheidungen über aufgebrachte Schiffe in Frankreich Statt fanden; war die Errichtung des Prisenconseil eine sehr angenehme Sache für dieselben.

Folgendes ist die Urkunde über dessen Befugnisse und Gewalt, vom 6ten Germinal im 8ten Jahre. Le Beau im 4ten Theil Pag. 460.

Die Consuln der französischen Republik — verordnen wie folget.

Art. 1. Es soll in Paris ein Prisenconseil Statt finden, welches in dem ihm angewiesenen Saale seine Sitzungen zu halten hat.

Art. 2. Dieses Conseil erkennt in Sachen, betreffend die Gültigkeit oder Ungültigkeit der Prisen, und über die Qualität der gescheiterten oder gestrandeten Schiffe.

Art. 3. Der Präsident dieses Conseil soll ein Staatsrath seyn, und dasselbe soll überdies aus 8 Mitgliedern bestehen. Es sollen ferner, ein Commissair der Regierung, ein Secretair und 2 Gerichtsboten ernannt werden.

Art. 4. Der erste Consul hat die Mitglieder des Prisenconseil zu ernennen.

Art. 5. Die Entscheidungen des Prisenconseil müssen wenigstens durch 5 Mitglieder desselben gefällt werden.

Art. 6. Im Fall der Regierungscommissair durch Krankheit oder Hindernifs abwesend ist, soll er durch ein Mitglied des Conseil, welches dazu von dem Präsidenten erwählt wird, ersetzt werden.

Art. 7. Jedes der Mitglieder des Conseil soll jährlich 10,000 Franken Gehalt haben, der Regierungs-Commitsair 15,000 Franken, der Secretair 10,000 Franken, worin alle Ausgaben für Commis und Schreibmaterialien mit begriffen sind, und die Gerichtsboten jeder 1,500 Franken.

Art. 8. Der Administrationsbeamte der Marine des Hafens, in welchen die Prise eingebracht wird, oder derjenige Administrationsbeamte, der dem Orte wo ein feindliches oder neutrales Schiff scheitert oder strandet, am nächsten ist, soll gehalten seyn;

1lich die Versiegelung am Bord der entweder durch Staatsschiffe oder durch Kaper genommenen Schiffe zu veranstalten und zu verificiren.

2tens die Berichte und Declarationen aufzunehmen und bestätigen zu lassen, die Zeugen zu verhören, die Schiffspapiere zu inventiren und die Sachen einzuleiten.

3tens alles was auf die Trümmer, Scheiterung oder Strandung feindlicher oder neutraler Schiffe, Bezug hat, in Acht zu nehmen.

Bey allen diesen Handlungen soll er von dem vornehmsten Beamten des Zolles assistirt werden, und soll überdies in Prisensachen einen Gevollmächtigten aus der genommenen Mannschaft dazuziehen.

Art. 9. Wenn aus der Instruction, die Kraft des vorhergehenden Artikels geschieht, es erhellt, daſs das Schiff unter feindlicher Flagge genommen oder daſs es offenbar feindlich ist, und wenn in der Frist von einer Decade nach der Instruction dem Administrationsbeamten kein Reclam gehörig notificirt wird, worüber er einen Empfangsschein auszustellen hat; so wird die Gültigkeit der Prise für legal zu erklären seyn.

Zu diesem Behuf hat der Administrationsbeamte sich denjenigen Beamten in demselben Hafen zu adjungiren, der als Controleur der Marine daselbst fungirt, und den Enrollirungscommissair. Ihre Entscheidung soll nach der Mehrheit der Stimmen erfolgen. Eine Ausfertigung dieser Decision hat der Administrationsbeamte an das Secretariat des Prisenconseil zu schicken.

Art. 10. Wenn die Prise in einen Hafen geführt wird, wo der Administrationsbeamte sich die beiden andern Individuen nicht adjungiren kann, so hat er seine Instruction und die am Bord gefundenen

Papiere nach dem nächsten Hafen zu schicken, wo sich die 3, in dem vorhergehenden Artikel bezeichneten Personen befinden, die über die Prise zu entscheiden haben.

Art. 11. Wenn eine Decision gefällt worden ist, die das genommene Schiff für eine gute Prise erklärt, und wenn diese Decision in der Frist von einer Decade keinen Reclam in der, in dem 9ten Artikel vorgeschriebenen Form veranlaſst, so hat man, auf die Weise wie es in dem 14ten Artikel verordnet werden wird, zum Verkauf zu schreiten.

Art. 12. Wenn bey einem der im 9ten und 11ten Artikel angegebenen Fälle ein Reclam Statt findet, oder wenn die Prise nicht unter feindlicher Flagge genommen oder nicht als evident feindlich befunden worden ist, oder endlich, wenn die, zu Folge des 10ten Artikels abgegebene Entscheidung nicht die Gültigkeit der Prise erkennt; so hat der Administrations-Beamte in der Frist von einer Decade an das Secretariat des Prisenconseil alle von ihm ausgestellten Acten und alle am Bord gefundenen Papiere einzuschicken.

Art. 13. Die Einleitung der Sachen vor dem Prisenconseil geschieht durch simple Memoirs, die durch das Secretariat den Partheyen oder ihren Verthei-

digern, die sich vorläufig über ihre Gerechtsame und Befugnisse zu legitimiren haben, gegenseitig mitzutheilen sind.

Die Fristen für diese Instructionen können für die in die Häfen der mittelländischen See geführten Prisen nicht länger als 3 Monate, und für die andern Häfen Frankreichs blofs 2 Monate seyn. Sämmtlich von dem Tage an berechnet, an welchem die Schriften bey dem Secretariat des Prisenconseil eingegangen sind.

Die Deductionen des Commissairs der Regierung müssen immer schriftlich eingegeben werden.

Art. 14. Die Decisionen des Prisenconseil werden auf Sollicitation der interessirten Parthey exsecutirt, allein unter der Concurrenz und in Gegenwart

1. des Administrationsbeamten der Marine.

2. des vornehmsten Zollbeamten, und

3. des Gevollmächtigten der genommenen Mannschaft.

Art. 15. Im Falle dafs zu Folge der vorhandenen Gesetze ein provisorischer Verkauf der Waaren ganz oder zum Theil oder selbst des Schiffes Statt finden mufs; soll dies durch den Administrationsbeamten der Marine anbefohlen werden, nachdem man den vornehmsten Zollbeamten und den Gevollmächtigten der genommenen Mannschaft dazugerufen hat.

Der reine Ertrag solcher Verkaufungen soll provisorisch in der Kasse der Marine - Invaliden deponirt werden.

Art. 16. Den Hafenverwaltungsconseils sollen ausschliefslich sowohl die allgemeinen als die detaillirten Liquidationen in Betref der, durch Staatsschiffe gemachten Prisen obliegen. Die Streitigkeiten über diese Liquidationen sind bey dem Marineminister vorzubringen.

Art. 17. Sowohl die allgemeinen als die detaillirten Liquidationen über die durch Kaper allein eingebrachten Prisen, ferner die Streitigkeiten, die uber diese Liquidationen etwa erwachsen könnten, sollen auf dem ordentlichen Wege Rechtens abgemacht werden.

Art. 18. Die Liquidationen über die Prisen, welche in Concurrenz durch Staastschiffe und Kaper gemacht werden, wie auch die Streitigkeiten, die uber den einem jeden zukommenden Antheil sich erheben können, sollen wie die im 16ten Artikel Gedachten abgeurthelt werden.

Die Liquidationen und die geringfügigen zwischen dem Kaper und seinen Interessenten sich erhebenden Streitigkeiten sind nach dem 17ten Artikel zu erledigen.

Art. 19. Wenn die Prisen in die französischen

nistrations-Beamten der Häfen der Republik obliegen, indem sie sich durch 2 Assessoren assistiren lassen, die, wo möglich, aus den, als französische Bürger immatriculirten, an dem Orte wo die Commissairs angestellt sind, wohnenden Franzosen gewählt werden.

Art. 24. Sie haben, wie es in dem obigen 20sten Artikel für die Colonie festgesetzt ist, die Instruction über die Prise und alle Papiere, welche nur über die Gültigkeit der Prise zu entscheiden dienlich sind, an den Marineminister einzuschicken, um sie an das Prisenconseil gelangen zu lassen, und collationirte Copien davon aufzuheben.

Art. 25. Wenn die Prise durch das Prisenconseil gültig erklärt ist, so ist die Concurrenz der Commissaire der Handlungsbeziehungen zu den Handlungen nöthig, die sich auf die Vollstreckung der Decision beziehen, und sie müssen sich dabey so, wie es in dem 23sten Artikel verordnet ist, assistiren lassen.

Art. 26. Die Commissaire der Handlungsbeziehungen müssen directe an den Marineminister alle die Papiere gelangen lassen, die zur Liquidation über die Prisen dienen können, die entweder durch Staatsschiffe allein, oder in Concurrenz mit Kapern gemacht werden, damit der Minister sie an das Administrationsconseil desjenigen Hafens schicken kann, wo das Staatsschiff bewaffnet worden ist.

Art. 27. (Dieser Artikel bezieht sich blofs auf die Devolution aller schon pendenten Sachen an das Conseil, und hat für die Zukunft kein Interesse.)

Art. 28. Die Regierung hat die Epoche zu bestimmen, wo das Prisenconseil seine Functionen aufzugeben hat.

Art. 29. Alle, dem gegenwärtigen Reglement zuwiderlaufende frühere gesetzliche Verfügungen werden durch dasselbe aufgehoben.

Art. 30. Der Minister der Marine und der Colonien, der Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Justiz-Minister haben, ein jeder in dem was ihn betrift, über die Vollziehung gegenwärtiger Verordnung zu wachen, welche dem Buche der Gesetze zu inseriren ist.

Durch dieses Fundationsgesetz, welches durch einige nachfolgende commentirt wurde, ist demnach wieder ein Prisenconseil nach der Art errichtet worden, wie es seit 1695 in Frankreich Statt gefunden hat, und von Zeit zu Zeit mit einigen Abänderungen bey eintretenden Kriegen erneuert worden ist, allein mit vergröfserter Gewalt.

In der über das Schiff Wilhelmsburg, Capitain Boysen, den 23sten Ventose im 9ten Jahre, abgege-

benen Entscheidung, sagt der Regierungscommissair Dufaut über das Prisenconseil:

Dasselbe bildet keinen Zweig der richterlichen Gewalt. Es ist eine politische Anordnung, eine specielle Commission der Regierung, die zu dem Zwecke errichtet ist, auf eine administrative Weise über die Gültigkeit oder Ungültigkeit der Prisen zu entscheiden. Die Einleitung der Verhandlung vor demselben geschiehet nicht, wie vor den Tribunälen. Einfache schriftliche Deductionen der Partheyen sind hinreichend. Es findet keine Publicität, kein förmliches Urtheil Statt; sondern nur Entscheidungen werden abgegeben.

An einer andern Stelle ebendaselbst sagt er: das Prisenconseil ist eine Emanation des Staatsraths und eine administrative Autorität, der man nicht das Recht streitig machen kann, ihre Entscheidungen, die durch einen Irthum, einen Betrug oder durch Ueberlistung veranlafst sind, selbst wieder abzuändern.

Von den Entscheidungen des Prisenconseil findet keine Appellation Statt.

Grundsätze

der

Engländer und Franzosen,

über aufgebrachtes neutrales Eigenthum.

Practisches Seerecht

der

Engländer und Franzosen,

in Beziehung auf neutrales Eigenthum.

Jam vero illud stultissimum, existimare, omnia justa esse, quae scita sint in populorum institutis atque legibus.

Cicero.

ERSTER ABSCHNITT.

Von den Grenzen und Vorrechten des neutralen Seegebietes, und von Anhaltung, Wegnahme und Feindseligkeiten auf demselben.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Ehe die Frage, ob das unter neutraler Flagge angehaltene Eigenthum neutral sey oder nicht, entschieden werden kann, ist eine Präliminair-Frage bey Aufbringung desselben durch dazu Befugte, nemlich diejenige: ob die Wegnahme auf neutralem Seegebiete erfolgt sey oder nicht, zu beseitigen, wenn solche urgirt wird. Es kommt keinem Individuo zu, dieselbe in den englischen Prisengerichten in Anrege zu

bringen. Die Reclamanten, welche Vortheil von der Entscheidung dieser Frage erwarten, haben sich an diejenige Regierung, deren Seeterritorialrechte verletzt sind, mit demjenigen, welches sie als Beweis darüber produciren können, zu wenden. Die beleidigte Regierung hat die genommenen Schiffe, die unrechtmäſsiger Weise von ihrem Gebiete entfernt wurden, zu reclamiren.

Die Grundsätze der englischen Admiralität über die Grenzen und die Wirkungen eines neutralen Seegebietes gehen aus den nachfolgenden Entscheidungen hervor. Es wäre zu wünschen, daſs in dem Petersburger Tractat die Grenzen und die Wirkungen eines neutralen Seegebietes, ob Canonenschuſs-Weite, ob zwey Seemeilen, oder was sonst die Ausdehnung desselben bestimmen sollte, was in Hinsicht der Mündungen der Flüsse, in Hinsicht der Sandbänke und Auſsenteichsländer Rechtens sey, und wo sonst der ewige Friede des neutralen Seegebietes herrschen und seine scützenden Wirkungen äuſsern sollte, wären bestimmt worden. Jetzt bleibt dies ein pium desiderium für die Zukunft. Ein so heiliger Gegenstand bleibt den Controversen der Schule und der in mehrerer Hinsicht dadurch von einander abweichenden richterlichen Meinung überlassen.

Es ist seltsam, dafs in manchen Hinsichten die Mächte der Barbarey und die Türken in ihren Verträgen sich zu humanern Grundsätzen bekennen, als die cultivirtesten christlichen Mächte. So ist es in Hinsicht des Satzes: frey Schiff frey Gut, und so auch in Hinsicht dieser Materie.

Der Grofsherr der Türken machte in einem Tractat mit dem Könige beider Sicilien von 1240 Art. 16 aus: dafs man von beiden Theilen nicht gestatten wollte, dafs von den Küsten beider resp. Souverains an, bis so weit als man Schiffe erkennen könnte, und von da an bis zu den Küsten, die beiderseitigen Schiffe verfolgt oder beunruhigt würden.

Unter den europäischen Nationen sind die Engländer diejenigen, welche ihrem Seegebiete die weiteste Ausdehnung gegeben haben, wenn sie neutral gewesen sind.

In Hinsicht der englischen Gewässer ist nachstehende gesetzliche Verfügung in einer Königlichen Proclamation vom 8ten Febr. 1667 enthalten. *)

Es ist unser Wille und Befehl,

1. dafs innerhalb unserer Häfen, Einfahrten, Rheden und Buchten, wie auch an jeder andern Stelle

*) Life of Sir Leoline Jenkins Tom. 2, Pag. 756.

oder Seestrecke (Tract at Sea) von der vernünftiger Weise angenommen werden kann, dafs dieselbe unter obige Denomination, Limiten oder Bezirke gehöre, zwischen allen Personen und Partheyen ein unverletzlicher Waffenstillstand und Aufhören von Feindseligkeit seyn soll, und dafs keine Gewalt, Eigenmacht, Ueberfall oder Beleidigungen, weder von Kriegsschiffen gegen Kriegsschiffe, noch von Kriegsschiffen gegen Kauffahrdeyschiffe, noch von Kauffahrdeyschiffen gegen Kauffahrdeyschiffe, die mit einander in Feindseligkeit leben, Statt finden darf; sondern dafs alle und jede, von welcher Nation sie seyn mögen, so lange als sie innerhalb unserer grofsen und kleinen Häfen oder innerhalb anderer Plätze sind, von denen angenommen wird, dafs sie unter unserer mehr immediaten Protection sind, und wo unsere Befehlshaber und Officiere für den öffentlichen Frieden verantwortlich sind, unter unserer speciellen Obhut erachtet werden und unverbrüchlich Frieden mit einander beobachten müssen. Und wir erklären ferner, dafs die Schiffe und Güter der Aggressoren, Verletzer und Uebertreter des wahren Sinns dieser unserer Proclamation ipso Facto confiscable und zu confisciren sind, und dafs dagegen zufolge der Gesetze in unserem Ober-Admiralitätsgericht zu verfahren ist, ungeachtet

der Marque - Briefe oder Repressalien - Befugnisse, welche sie zu ihrer Rechfertigung haben werden oder anzugeben haben.

2. Wir machen es unseren Officieren und Unterthanen zur Pflicht und legen es ihnen auf, alle Kauffahrdeyschiffe und andere Fahrzeuge, die in einer solchen Nähe unserer Küste oder der Eingänge unserer Häfen sich befinden, von der man gleich einsehen kann, dafs dieselben hier unter unserer speciellen Obhut und Protection sind, wenn sie daselbst angegriffen oder überfallen werden, wieder zu befreien, ihnen beyzustehen und sie zu vertheidigen, und alle Uebelthäter dieser Art aufzugreifen und anzuhalten, um sie für die Stöhrung und Hinderung des Handels und Verkehrs zwischen unseren und unserer Nachbaren und Alliirten Unterthanen zur gehörigen Strafe zu bringen.

Diese gesetzliche Verfügung setzt die Neutralität von England voraus.

Die Bestimmung der Ausdehnung des Seeterritorii ist indefs in diesem Gesetze sehr schwankend.

In denjenigen englischen Seestrecken, welche the Kings Chambers genannt werden, ist gleichfalls bey einer Neutralität von England jede Vergewaltigung und Feindseligkeit verboten. Man nennt nemlich diejenigen Strecken so, welche zwischen einigen der

hervorragendsten Vorgebürge oder Vorländer Englands liegen, (indem man eine gerade imaginaire Linie von einer zur andern zieht) z. B. zwischen Flamborough-head und the Storn, zwischen North-Foreland und the South-Foreland, zwischen Portland und the Start, zwischen Lands Ende und Milford. Seit undenkbaren Zeiten waren diese Chambers dem Frieden bey einer Neutralität von England geheiliget, und im Jahre 1604 in der Admiralität durch beeidigte Leute genau angegeben. *)

Im Jahre 1675 wurde an der englischen Küste ein Hamburger London-Fahrer, Hoop genannt, Capitain Andreas Rump, den 18ten Sept. von einem französischen Kaper genommen und nach Harwich aufgebracht. Hamburgischer Seits wandte man sich an die Admiralität. Der französische Kaper leugnete die Competenz dieses Gerichtes, woran dasselbe sich aber nicht kehrte, sondern eine gerichtliche Verhandlung zuliefs. Die Sache kam vor den Staatsrath. Der König verlangte von dem Richter der Admiralität, Sir Leoline Jenkins, ein Gutachten über diese Sache. In demselben sagte dieser Richter:

Der Kaper leugne die Competenz der Admiralität,

*) Brownes Law of the Admiralty Tom. 2 Pag. 471.

indem er anführe, dafs er zufolge der Marine-Ordonance seinen Rapport in Frankreich abzustatten habe, und an keinem andern Orte, noch in irgend einer andern Jurisdiction. Das Admiralitätsgericht verwarf diese Exception, da es ex Officio keinen Rapport und keine Auskunft über sein Verfahren von ihm verlangte, sondern auf Anhalten der anderen Parthey, welche behauptete, dafs die Wegnahme an einem privilegirten Orte geschehen, und daher ungültig sey, ein Verfahren zuliefs. Da man die specielle Protection Sr. Majestät als de Jure reclamirte; so wurde es nothwendig, den wahren Ort, wo die Wegnahme vorfiel, ausfindig zu machen.

Da dies die Basis ist, worauf alles ankommt, denn es scheint mir unzweifelhaft zu seyn, dafs wenn der Kaper die Prise an einem Orte nahm, wo weder Ew. Majestät noch deren Vorfahren gewohnt waren, sich bey Feindseligkeiten zwischen Nachbarn ins Mittel zu legen, der Kaper mit seiner Prise, mit Ausnahme der etwanigen englischen Waaren am Bord derselben, zu entlassen sey. Allein wenn er die Prise an einem solchen Orte nahm, wo zufolge der Gesetze dieses Landes, der Costumen dieser Gewässer oder der Praxis aller neutralen Länder, Ew. Majestät Officiere verpflichtet sind, den öffentlichen Frieden zu erhalten;

so mufs dieser Hamburger eben so gut in seinem Eigenthume geschützet und gleichfalls wieder in dasselbe eingesetzt werden, als wenn dieser Angriff auf ihn und seine Güter in der Strafse von London geschehen wäre.

Aus den Aussagen von vier Zeugen von Seiten der Hamburger, worunter 2 Passagiere sind, geht hervor;

Dafs das Schiff von Hamburg nach London bestimmt war, und in Verfolg dieser Reise den 18ten Sept. 1675 eine halbe Seemeile von den Baken von Ordfornes anlangte, oder, wie sie sich ausdrücken, in dem Fahrwasser vor der Kirche von Ordfornes, ungefähr einen Musquetenschufs vom Lande, wo sie auf 5 Faden Wasser vor Anker gingen. Hier wurden sie von dem Kaper genommen. Der Capitain sagte aus, dafs er 40 Reisen zwischen Hamburg und London gemacht, und dafs er immer gehört und verstanden hätte, dafs der Ort quaestionis within the Kings Chambers sey.

Von Seiten des Kapers wurde nur ein wesentlicher Zeuge producirt. Dieser war der Mayor von Harwich, Herr Langeley. Er sagt aus:

Dafs der Hamburger Capitain vor ihm deponirt hätte, er wäre ungefähr eine Seemeile von Ordfornes genommen, welcher Platz, wie Langeley hinzufügte,

wenigstens 4 Seemeilen aufser dem Bereich der Canonen des Fort Languard wäre, und wenigstens 5 Seemeilen von der äufsersten Boye der Gunfleet. Dieser Platz vor Ordfornes wäre nie von erfahrnen Leuten within the Kings Chambers erachtet, und Zeuge sey als Commandeur von verschiedenen Königlichen Schiffen, oft über diese Stelle geseegelt, und wenn dieselbe within the Kings Chambers wäre, so müfste er nothwendiger Weise es wissen. Auf ein anderes Interrogatorium antwortete er: dafs er die See 34 Jahre befahren, dafs Schiffe auf dem besagten Platze vor Ordfornes zu Anker gingen und vor Anker liegen könnten; allein dafs es kein sicherer Ort sey. — Diese Aussagen enthalten alles, was über den distincten Ort, wo die Wegnahme erfolgte, in der Admiralität als Beweis vorgebracht worden ist.

Was die Glaubwürdigkeit der 4 Zeugen, die am Bord der Hoop waren, betrift, so werde ich nichts mehr darüber sagen, als dafs die Seegesetze einen grofsen Werth auf die Aussagen von Passagieren setzen, die bey dem Ausgange des Processes nicht interessirt sind.

Ich bitte um Erlaubnifs bemerken zu dürfen, dafs die Folgerungen, welche der Mayor Langeley in seiner Aussage macht, als wenn der Bereich von den

Canonen von Languards Fort, oder die äufsersten Boyen der Gunfleet die dasigen Grenzen der Kings Chambers bildeten, eine Contradiction, nicht blofs gegen eine alte, feyerliche, beeidigte, zu Protocoll genommene und der ganzen Welt bekannt gemachte Aussage von 12 Männern; sondern auch gegen eine allgemeine unter uns verbreitete Tradition, the Kings Chambers betreffend, enthalte, und folglich auch eine grofse Beleidigung gegen die Krone. — — —

Es ist hier nicht die Frage, so wie es aus der Thatsache erhellt, ob die Prise in einer von the Kings Chambers genommen worden sey, sondern ob sie in einem Hafen, einer Einfahrt oder auf einer Rhede, oder wenigstens auf einer solchen Stelle gemacht sey, die zweckmäfsig und natürlicher Weise unter eine dieser Denominationen gehört, worüber Ew. Königl. Majestät sich die Entscheidung vorbehalten haben?

Sir Leoline Jenkins berief sich in Hinsicht der Entscheidung dieser Sache auf die obige Proclamation von 1667. *)

Man findet unter den Gutachten von Sir Leoline Jenkins mehrere, worin er auf eine ähnliche Weise, wie in dem Obigen, die Aufrechthaltung der Waffen-

*) The Life of Sir Leoline Jenkins Vol. II. Pag. 755.

ruhe und die Verhinderung von Gewaltthätigkeiten auf neutralem Seegebiete empfahl.

Zwey schwedische Kauffahrdeyschiffe, St. Andrew und St. John genannt, wurden den 13ten März 1675 von einem Brandenburgischen Kaper genommen und nach Dover aufgebracht. Der schwedische Ambassadeur reclamirte die Schiffe bey der Admiralität, als auf englischem Seegebiete genommene.

Sechs Zeugen von den genommenen Schiffen beschworen: dafs sie nahe an der englischen Küste zwischen Oldfernes und Blystart, von dem brandenburger Kaper unter englischer Flagge genommen wären. Zwey davon beeidigten bestimmt, dafs dies ungefähr ein und eine halbe Seemeile von der englischen Küste geschehen sey. Der Kaper producirte keine Gegenbeweise im Gericht; sondern wandte sich an den damaligen Churfürsten von Brandenburg, der dem englischen Hofe, in Folge der Angabe des Kapers vorstellen liefs, dafs die Wegnahme en pleine Mer geschehen sey. In dem Gutachten, welches über diesen Fall durch die englische Regierung von Sir Leoline Jenkins gefodert wurde, sagte er:

Da die Thatsache schwedischer Seits beeidigt ist; so bin ich unterthänigst der Meinung, dafs eine Beleidigung und eine Vergewaltigung in einer von Ew.

Majestät Chambers erwiesen worden ist, wo dem Gesetze zufolge, alle Kauffahrdeyschiffe in Sicherheit seyn sollen, und alle und jede Art von Feindseligkeit verboten ist, und wo alle Partheyen, selbst die, welche mit einander in Feindschaft sind, auf gleiche Weise geachtet werden sollen, und der Wohlthat von Ew. Königl. Majestät Protection sich zu erfreuen haben. Ew. Königl. Majestät haben daher ein unbezweifeltes Recht, den Befehlshaber des besagten Kapers für die Insolenz, die er sich hat zu Schulden kommen lassen, zu bestrafen. Seine Strafe würde seinem Vergehen nicht angemessen seyn, wenn er oder seine Leute die Früchte ihres Raubes wegführen dürften, die sie gegen die Rechte des Krieges, und im Trotze gegen die Auctorität Ew. Königl. Majestät, alle Ew. Majestät Freunde ohne Unterschied zu beschützen, erlangt haben. — — —

Meine unterthänigste Meinung ist daher, daſs die schwedischen Eigner durch Ew. Königl. Majestät Gerechtigkeit, indem Ew. Majestät von ihrem eigenen Rechte Gebrauch machen, in den vollkommenen und ruhigen Besitz ihrer Schiffe und Güter gesetzt werden müssen, nachdem sie zuvor Ew. Königl. Majestät und niemand anders Bürgschaft für den Belauf des nach

einer Taxation sich ergebenden vollen Werthes dieser Schiffe und Güter dahin geleistet haben:

Dafs wenn innerhalb 6 oder 12 Monaten sich durch gehörige Beweise ergeben sollte, dafs die Wegnahme nicht innerhalb einer von Ew. Majestät Chambers, sondern an einer andern Stelle der See, wo Feindseligkeiten in der Regel erlaubt sind, geschehen sey, sie Ew. Majestät Ausspruch Genüge leisten wollten.

Indem man unter dieser Bedingung oder Caution die Schiffe frey läfst; so wird dadurch dem Envoyé Extraordinair des Churfürsten von Brandenburg oder jedem anderen dieser Seits die Freyheit reservirt, darzuthun, wenn dies geschehen kann, dafs die Wegnahme legal war, dafs Ew. Majestät Flagge dazu nicht gemifsbraucht wurde, und dafs dieselbe an keinem durch Ew. Königl. Majestät privilegirten Orte Statt fand, um dadurch den Werth der beyden Schiffe und Ladungen von Ew. Majestät zu erlangen.

— Ich hoffe dafs man dies für die beste Art von Achtungsbeweisen halten wird, die man gegen den Marquebrief des Churfürsten unter diesen Umständen äufsern kann, da man die Ehre uud Unverletzlichkeit dieser alten heiligen Stätte (the Kings Chambers) an

Ew. Majestät Küste unter andern Maafsregeln nicht beschirmen kann. *)

In einem Falle, wo französische Fregatten ein holländisches Schiff, Postillon of Cadix genannt, in der Einfahrt des Hafens von Dartmouth genommen hatten, sagte Sir Leoline Jenkins in einem Gutachten an den König:

Obgleich die Holländer unter den jetzigen Umständen selbst ihre Prise von den Franzosen reclamiren können, so bin ich doch der Meinung, dafs Ew. Majestät in diesem Falle eine Genugthuung widerfahren mufs, und ich sehe nicht ein, wie diese Genugthuung anders für vollkommen erachtet werden kann, als wenn das Schiff und die Waaren, die unter Ew. Königl. Majestät Protection genommen, würden freygegeben werden, oder auch das vollkommenste Equivalent dafür mit Schadensersatz. **)

In einem Gutachten an den König über ein biscaysches Schiff, welches angeblich within the Kings Chambers von einer portugiesischen Fregatte genommen war, deducirte Sir Leoline Jenkins, dafs dies Factum nicht als erwiesen anzunehmen sey. Er fügte

*) The Life of Sir Leoline Jenkins Vol. II. Pag. 752.

**) l. c. Pag. 777.

hinzu, daſs es aber gewiſs sey, daſs die Prise in einem Gewässer, welches zu der englischen Herrschaft gehöre (in der Gegend von Dartmouth) genommen sey. Obgleich Ew. Majestät in diesem Gewässer ein unbezweifeltes Eigenthums- und Beschützungsrecht haben; so kehren sich Fremde doch nicht in Hinsicht der Ausübung von Feindseligkeiten daran, wenn solche nur in einer gehörigen Entfernung von Ew. Königl. Majestät Häfen, Einfahrten und Chambers vorfallen, indem sie sich auf dasjenige, welches in dem langen Kriege zwischen Spanien und den Niederlanden vorfiel, begründet haben. *)

Ich habe diese Fälle aus der älteren englischen Jurisprudenz angeführt, weil Sir Leoline Jenkins als einer der ersten Rechtsgelehrten seiner Zeit geachtet ist, und seine Auctorität noch beständig in den englischen Gerichten angeführt wird, und bey einer zukünftigen Neutralität von England seine Grundsätze gewiſs wieder Anwendung erhalten werden.

Selbst in einen Krieg verwickelt respectiren die Engländer bey weitem das neutrale Seegebiet nicht so, als sie es in Hinsicht ihrer Küsten respectirt haben

*) l. c. Pag. 732.

wollen. In ihren Kaperinstructionen heifst es deshalb gewöhnlich nur, die Feinde und ihre Güter zu nehmen, wo sie getroffen werden mögten; jedoch dafs keine Feindseligkeit verübt, oder eine Prise angegriffen, angehalten oder genommen werden dürfte, innerhalb der Häfen der Staaten, die mit England in Freundschaft leben, oder innerhalb ihrer Flüsse oder Rheden, und zwar nicht in dem Bereich einer Canone, ohne die Erlaubnifs der Fürsten der Staaten oder ihrer Oberofficiere und Beamten an dem Orte der Wegnahme.

Nachstehende Fälle sind als die merkwürdigsten aus dem französischen Revolutionskriege über diese Materie, welche in England vorgekommen sind, in Herrn Robinsons Sammlung enthalten.

Twee Gebroeders, Capitain Alberts. *)

Dieser Fall betraf vier holländische Schiffe, die in der Westerems auf oder neben dem Gröninger Watt durch Böte von dem damals in der Osterems liegenden englischen Schiffe l'Espeigle genommen waren. Der wesentlichste Punct bey diesem Falle betraf die Frage des Territorii. Der Preufsische Consul verlangte nach Anleitung des preufsischen Chargé d'affaires,

*) Robinson Vol. III. Part. I. Pag. 126.

unter einer Voraussetzung, dafs die Wegnahme innerhalb der Protection des preufsischen Gebiets gemacht sey, Restitution.

Bey Reclamen dieser Art ist es in dem Etrusco und in andern Fällen angenommen worden, dafs der Punct des neutralen Gebietes von keinem Individuo zur Sprache gebracht werden kann, sondern nur von der Regierung, deren Gebiet angeblich verletzt ist.

Entscheidung.

Sir W. Scott sagte den 29sten July 1800: Dieses Schiff wurde den 14ten July 1799 auf einer Reise von Embden nach Amsterdam, welches damals unter Blockade war, genommen. Die preufsische Regierung hat einen Reclam eingegeben, unter der Behauptung, dafs die Wegnahme auf dem preufsischen Territorio geschehen sey. Im Laufe der Verhandlung, den diese Klage-Sache veranlafst hat, ist behauptet worden, dafs, obgleich der Act der Wegnahme nicht auf preufsischem Gebiete geschehen seyn möge, doch die Schiffe, zu denen die wegnehmenden Böte gehörten, wirklich innerhalb der neutralen Grenzen gelegen, und dafs daher die Station der Schiffe, der Ort der Wegnahme möge nun seyn wo er wolle, hinreichend wäre, um die Legalität der Captur zu afficiren.

Nachdem die Quästion so gestellt worden ist, so

wird der Character des Ortes, wo die wegnehmenden Schiffe lagen, der erste Gegenstand seyn, der zu bestimmen seyn wird, nemlich ob sie wirklich innerhalb derjenigen Distance lagen, die zu dem preufsischen Territorio gerechnet wird? Was diesen Punct betrift, so bin ich, nachdem ich dasjenige, welches urgirt worden ist, gehört habe, und nach Inspection der Seecharten, der Meinung, dafs das Schiff wirklich innerhalb derjenigen Limiten lag, denen man gewöhnlich die neutrale Immunität zusteht. Es lag in dem östlichen Arme der Ems, an einer Stelle, die, wie ich glaube, aufs höchste 3 englische Meilen von Ostfriesland entfernt ist. Ein genaueres Maafs kann nicht leicht erhalten werden. Allein bey einem Falle dieser Art, bey welchem das Gericht nicht freywillig mit einer ungünstigen Genauigkeit gegen den neutralen Staat verfahren mögte, wird es geneigt seyn, die Distancen liberal zu berechnen, und dies um so mehr, da der Fleck quaestionis eine nur bey Fluthzeiten bedeckte, unmittelbar mit dem festen Lande von Ostfriesland verbundene Sandbank ist, die, wenn sie trocken ist, als ein Theil davon betrachtet werden kann. Ich bin der Meinung, dafs das Schiff innerhalb derjenigen Limiten lag, in welchen durch das Völkerrecht die Ausübung aller directen feindlichen Opera-

tionen verboten ist. Indem ich dieses als ausgemacht annehme, habe ich blofs zu untersuchen, ob, da das Schiff dergestalt stationirt war, die Statt gefundene Captur unter solchen Umständen effectuirt wurde, welche uns verpflichten, dieselbe als einen Gewaltstreich anzusehen, der innerhalb der Schutzweite des neutralen Gebietes begangen wurde.

Man hat gesagt, dafs das Schiff in jeder Hinsicht den Frieden des neutralen Gebietes observirte, dafs es nichts that, um die Rechte des Territorii zu afficiren, oder woraus für das neutrale Land, innerhalb dessen Seegrenzen es lag, irgend eine Unbequemlichkeit erwachsen könnte, da die von dem Schiffe gegen die genommenen Schiffe, welche aufserhalb des Territorii lagen, gebrauchte feindliche Macht aufserhalb des Territorii angewandt wurde. Allein das ist eine Doctrin, die gar zu weit geht. Ich bin der Meinung, dafs kein Gebrauch des neutralen Gebietes zum Behuf des Krieges zu gestatten sey — ich sage nicht zum entfernten Behufe des Krieges, als zur Anschaffung von Proviant und Erfrischungen und Handlungen der Art, die das Völkerrecht allgemein tolerirt; allein dafs es nicht geduldet werden könne, dafs unmittelbare Ausübungen des Kriegsstandes ihren Ursprung von einem neutralen Territorio nehmen. Und ich kann nicht

umhin zu denken, dafs eine Handlung der Art, wo ein Schiff sich auf einem neutralen Gebiete stationirt und zu feindlichen Unternehmungen seine Böte aussendet, ein viel zu unmittelbarer Act von Feindseligkeit ist, um erlaubt werden zu können. Denn man setze voraus, dafs eine directe feindliche Handlung erforderlich seyn sollte, um solche unter den durch das Völkerrecht verbotenen aufzählen zu können, so wird kein Mensch sagen können, dafs der Act, Böte auszusenden, um eine Wegnahme zu effectuiren, nicht selbst ein directer feindlicher Act, zwar kein completer, aber doch ein angefangener und mit allen Characteren der Feindseligkeit bekleideter Act sey. Wenn man dies behaupten könnte, so könnte man eben so gut sagen, dafs ein Schiff, welches auf einer neutralen Station läge, Schüsse auf ein Schiff, welches aufserhalb des neutralen Territorii sich befände, abfeuern dürfe. Die Verletzung würde auch in diesem Falle nicht consummirt werden, noch würde das andere Schiff solche auf neutralem Gebiete leiden. Allein kein Mensch würde sagen, dafs dies nicht ein feindlicher Act sey, der unmittelbar auf dem neutralen Gebiete seinen Ursprung habe. Und was bedeutet es in Hinsicht der Natur der Handlung, so wie ich sie jetzt betrachte, ob ich eine Canone abfeure, um die Unterwerfung eines

Schiffes, was 2 englische Meilen entfernt liegt, zu erzwingen, oder ob ich ein bewafnetes und bemanntes Boot aussende, um dasselbe in derselben Distance zu effectuiren?

In beiden Fällen ist dies der wesentlichste Umstand, daſs das Schiff auf neutralem Gebiete liegt, und bey dem letzten Falle beginnt die feindliche Handlung mit dem Aussetzen, Bemannen und Bewafnen des Boots, welches zur Ausübung eines solchen Gewaltstreiches ausgesandt wird.

Wenn es demnach nothwendig wäre, zu beweisen, daſs eine directe und mittelbare feindliche Handlung begangen worden sey, so würde ich geneigt seyn dafür zu halten, daſs dies hinlänglich aus den Thatsachen dieses Falles constire. Allein directe Feindseligkeit scheint nicht nothwendig zu seyn; denn was nur eine unmittelbare Connexion damit hat, ist verboten. Man kann nicht ohne Erlaubniſs Kriegsgefangene oder Beute in ein neutrales Gebiet einbringen, um darin zurückgehalten zu werden, weil eine solche Handlung eine unmittelbare Fortsetzung der Feindseligkeit ist. Auf gleiche Weise kann keine feindliche Handlung ihren Anfang auf einem neutralen Gebiete nehmen. Es ist nicht hinlänglich zu sagen, solche sey daselbst nicht zur Perfection gekommen. Man darf daselbst über-

haupt keine Maaſsegel ergreifen, die zu unmittelbarer Gewalt führet. Man darf sich keine Station auf einem neutralen Territorio zu Nutze machen, als wenn es eine Anstand Station wäre, da das neutrale Land sich mit gleicher Billigkeit gegen beide Kriegführende benehmen und dem einen vor dem andern keinen Vortheil geben soll. Es hat viele Gelegenheiten gegeben, wo man mit Empfindlichkeit den irregulairen Gebrauch eines neutralen Territorii erfahren hat, und selbst einige derselben in diesem Kriege. Die Praxis, welche in den nördlichen Staaten von Europa tolerirt ist, zufolge welcher man den französischen Kapern erlaubte, in jenen Häfen Station zu nehmen und von da aus über die brittischen Schiffe in der Nachbarschaft herzufallen, ist von dieser Art, und selbst diese Praxis, so unfreundschaftlich und schädlich sie ist, ist doch geringer als diejenige, worüber man sich gegenwärtig beklaget; denn hier begeht das Schiff, ohne überhaupt einmal auszulaufen, die feindliche Handlung. Jede Regierung ist vollkommen gerechtfertiget, wenn sie sich ins Mittel legt, um das Aufkommen einer solchen Praxis zu unterdrücken; denn der Nachtheil, welchem das neutrale Gebiet dadurch ausgesetzt seyn würde, ist in die Augen leuchtend. Wenn die Achtung, die demselben gebühret, von einem Kriegführenden aus den Augen

gesetzt wird; so wird dies bald eine ähnliche Begegnung von dem andern veranlassen, und es wird anstatt neutral zu seyn, der Schauplatz des Krieges werden. Aus diesen Gründen glaube ich, daſs die Captur nicht aufrecht gehalten werden kann und ich befehle, daſs diese Schiffe zurückgegeben werden sollen.

(Man bat, Schadensersatz und Kosten su erkennen.)

Was dies betrift, so denke ich daſs die Situation, in welcher die Schiffe stationirt waren, zu dubiös war, um die Parthey mit einer absichtlichen Verletzung der neutralen Rechte zu afficiren. Die Captur kann aus einer Misdeutung oder aus einem Irrthum entstanden seyn. Sie ist sehr von dem Falle eines wirklichen Angriffes oder eines klaren neutralen Gebiets verschieden. Es sind keine hinlängliche Gründe vorhanden, um mich zu bewegen, Schadensersatz und Kosten gegen die Captoren zu erkennen.

The twee Gebroeders, Capitain Nordholt. *)

Von beiden Seiten hat man angegeben, sagte Sir W. Scott den 27sten Nov. 1801, daſs die Wegnahme durch 2 oder 3 englische Kriegsschiffe, welche die Ems hinaufgingen, auf dem Watt erfolgte, welches sich längs der Küste von Gröningen erstreckt. Ich

*) Robinson Vol. III. Part. 2. Pag. 337.

denke nicht, dafs man hat behaupten wollen, dafs die wegnehmenden Schiffe auf neutralem Seegebiete stationirt gewesen sind, woferne man nicht die ganze Watt-Passage dafür halten will. Der genaue Ort, wo die wegnehmenden Schiffe sich befanden, ist nicht bestimmt angegeben; allein die Bilanz der Beweise neigt sich dahin, festsetzen zu müssen, dafs derselbe an der andern Seite einer Linie von Boyen anzunehmen sey, von denen Capitain M'Kenzie schwöret, man hielte dafür, dafs sie auf holländischem Territorio sich befänden, und dafs er seine Schiffe, so nahe wie möglich, bey der Stelle stationirt habe, wo einige holländische bewaffnete Fahrzeuge lagen, die bey seiner Ankunft sich entfernten. Nach allem was man aus den beygebrachten Beweisen über den wahren Ort sammlen kann, bin ich zu der Vermuthung gebracht, anzunehmen, dafs die Schiffe nicht auf neutralem Territorio stationirt waren, woferne man nicht die ganze Watt-Passage dafür zu erachten hat.

Man hat kaum nöthig zu bemerken, dafs ein Reclam in puncto des verletzten Territorii von einer äufserst heiligen Natur ist. In gewöhnlichen Fällen, wo über den Ort der Wegnahme kein Streit ist, findet die Sache sich von selbst. Geschehen die Thatsachen innerhalb anerkannter und notorischer Seegrenzen;

so ist es weder erforderlich noch erlaubt, Auskunft einzuholen. Allein umgekehrt, wenn sie an Stellen sich zutragen, welche das neutrale Land weder zufolge allgemeiner Grundsätze, noch anerkannter Rechte besitzet, und wenn es bey solchen Fällen von denjenigen, welche den Kriegführenden Staat repräsentiren, behauptet wird, daſs kein solches Recht existirt, und daſs die Wegnahme daher frey und legal ist; so kann es nun und nimmer für einen Mangel von Respect von Seiten eines fremden Tribunals erachtet werden, die wirkliche Existenz von Territorialrechten an solchen Stellen zu untersuchen, da dies gewiſs nicht in der Absicht geschieht, um im Allgemeinen über diese Rechte zu entscheiden; sondern bloſs in der Hinsicht auf den speciellen Fall der Wegnahme — nicht um diese Gerechtsame zu erschüttern oder ungültig zu machen; sondern bloſs um eine legale Respectirung derselben zu erzwingen, wenn die Erfordernisse, von welchen sie abhängen, complet constiren.

Bey der Verhandlung hat man etwas über die Ehrfurcht gesagt, die man Versicherungen der Fürsten schuldig wäre, deren Reclane vorkämen, und dieses Gericht ist geneigt, das vollste Maaſs von Ehrfurcht, welches der Fall nur zulassen will, zu geben. Es ist nicht unpassend, die Bemerkung zu machen, daſs es

ein Gegenstand ist, der sehr weitläuftig bey fremden Schriftstellern über das Völkerrecht abgehandelt ist, bey welchen Fällen die bloſsen Versicherungen von Fürsten als conclusive legale Beweise anzunehmen wären, oder wie Farnatius sagt: „assertationi principis non statur, quando agitur de propria ipsius principis vel de ejus commodo aut interesse," und wahrlich, eine dawider gehende Regel würde die Ehrfurcht, welche man diesen erhabenen Personen schuldig ist, zu einer Uebertreibung führen, welche alle Gerechtigkeit und Vernunft verlachen würde. Bestimmt gesprochen, so ist die Natur des bey dieser Gelegenheit vorgebrachten Reclams gegen die allgemeine Inclination des Gesetzes; denn es ist ein Reclam eines einseitigen und exclusiven Eigenthums bey einem Gegenstande, wo ein allgemeiner, wenigstens ein gemeinschaftlicher Gebrauch präsumirt werden muſs. Es ist ein Reclam von der Art, die bloſs über See-Gegenden oder über Flüsse, die durch verschiedene Staaten flieſsen, entstehen können. Das Gesetz, welches Flüsse betrift, die ganz durch die Provinzen eines und desselben Staates flieſsen, ist ganz klar. In der See wird auſser dem Bereich eines Canonenschusses der allgemeine Usus präsumirt. Bey Flüssen, die durch mehrerley Gebiete flieſsen, wird ein ge-

meinschaftlicher Usus der verschiedenen Staaten präsumirt. Allein in beyden Fällen kann, zufolge legaler Möglichkeit, ein specielles Eigenthum existiren, welches den allgemeinen oder den gemeinschaftlichen Usus excludirt. Theile der See können präscribiren; (Portions of the Sea are prescribed for) eben so Flüsse, die durch verschiedene Staaten fliefsen; die Ufer der einen Seite können zuerst bebauet worden seyn, wodurch die Possession und das Eigenthum erworben worden ist; oder Cessionen mögen in Folge von Eroberungen oder anderen Begebenheiten erfolgt seyn. Allein die allgemeine Präsumtion ist gewifs sehr stark gegen solche exclusive Rechte, und der Rechtstitel mufs von denen, die in Folge desselben reclamiren, auf eben die Weise, wie andere rechtliche Forderungen, durch klare und competente Beweismittel dargethan werden.

Die gewöhnliche Art und Weise, einen solchen Reclam zu etabliren, geschieht durch ausdrücklich protocollirte Anerkennung der angrenzenden Staaten, oder durch alte Handhabung einer exclusiven Jurisdiction, die sich präsumtiver Weise auf das Zustehen durch eine frühere Abmachung oder eine nachgefolgte Cession gründet. Man kann sich kaum eine dritte Art des Beweises denken, woferne man nicht dasjenige, was in diesem Falle vorkömmt,

dafür annehmen will — die Entscheidung eines gemeinschaftlichen Obern in Betref eines streitigen Flusses. — Die See hat keinen gemeinschaftlichen Obern. Allein es kann der Fall seyn, daſs an einander grenzende Staaten, durch welche ein Fluſs flieſset, einen gemeinschaftlichen Oberherren anerkennen, der kraft seiner politischen Verhältnisse zu ihnen, qualificirt seyn kann, die Rechte des Territorii über solch einen Fluſs der einen oder der andern Parthey exclusive und mit Auctorität als Eigenthum zu geben.

Es wird für mich passend seyn, erst die natürliche Eigenschaft und Position des Platzes zu unterscheiden. Es ist die Watt-Passage die längs der holländischen Küste von Gröningen hinläuft, und das Gröninger Watt nach der niedern See genannt wird. Man hat sich auf die alte Geschichte, ich weiſs nicht aus Tradition oder andern Quellen, allein indistinct und ohne besondere Nachweisungen, bezogen, und dieses Watt mit den benachbarten seichten Stellen, Sandbänken und Inseln dergestalt, als wenn es vormals einen Theil des festen Landes ausgemacht hätte, beschrieben. Wenn dem so ist, so muſs es ein Theil von Gröningen gewesen seyn, und wenn es je ein Theil von Gröningen war; so ist es in die Augen

leuchtend, daſs es wahrscheinlicher Weise nie wird cedirt worden seyn. Es muſs die ganze Linie der wahren Auſsen-Küste gebildet haben und das Letzte gewesen seyn, welches man je einem Nachbar, das heiſst der Parthey in Hinsicht welcher zu muthmaſsen war, daſs häufige Gelegenheiten zu Bewerbungen und Streitigkeiten mit ihr entstehen könnten, abstehen würde.

Angenommen, daſs eine solche Avulsion je Statt gefunden hat; so muſs ich die jetzt nachbleibende Küste noch immer die Auſsenküste nennen; denn es scheint mir unrichtig zu seyn, die Schicklichkeit einer Phrase, die bey dieser Verhandlung oft gebraucht ist, indem man dieselbe das Innere von Deutschland genannt hat, einzuräumen. Wie kann dieselbe das Innere von Deutschland genannt werden? Sie ist ganz offen, und gerade gegen die See gestreckt. Keine Vorgebirge springen hervor und bilden das was man Buchten nennt; keine Ufer dehnen sich weiter hinaus. Es sind einige Inseln jenseits. Eine davon, Rottum, liegt in einer beträchtlichen Entfernung mehr nach der östlichen Extremität hin, und man gesteht davon zu, daſs sie zu Gröningen, folglich zu einer holländischen Provinz gehört. So daſs, wenn die gewisse legale Wirkung einer Insel, die in der See läge, diese wäre, daſs

sie dem Hauptlande alle die Zwischen-Wasser zueignete; so müfsten dieselben zu Gröningen gehören. Mit Ostfriesland, indem man von der physischen Beschaffenheit spricht, haben sie nichts zu thun. Sie können damit nur politisch, durch den Rechtstitel einer Acquisition oder Eroberung verbunden seyn, wovon kein Beweis gezeiget worden ist, noch gezeigt werden kann, oder durch die Gewährung eines gemeinschaftlichen Obern, oder durch die Handhabung einer alten Jurisdiction, die einen oder mehrere dieser Rechtstitel implicirte.

Es ist nothwendig für mich, dafs ich von einer anderen Redensart, die man gebraucht hat, „dafs „alles dieses zum Flufs und nicht zur See gehöre," Notiz nehme. Dafs dem nicht so ist, erhellt unwiderleglich. Es ist wahr, es giebt zwey Arme, welche während der Ebbe den Flufsnahmen Ems, eine grofse Strecke von dem festen Lande herunter, führen, und zur Bequemlichkeit der Schiffahrt durch Boyen angedeutet sind. Allein es ist in der That eine Frage, die man ohne Unschicklichkeit aufwerfen kann, vorausgesetzt dafs in diesem speciellen Falle keine entschiedene Meinung vorhanden wäre, wie weit solche Ströme jenseits aller Vorgebürge und Vorländer zu allen Zeiten der Bewegung des Oceans, für blofse

Flüsse zu erachten sind. Im täglichen Sprachgebrauch ist die Mündung des Flusses derjenige Fleck, wo der Fluſs in den offenen Raum kommt, wo die See flieſset, und wo die Endungen der Küste sich nicht ferner hervordehnen. Jenseits mögen seichte Stellen und Sandbänke seyn, so wie an der Küste dieses Reichs das Goodwinssand ist, und Boyen mögen dahin gelegt seyn, und sie mögen bey der Ebbe von der See distinguirt seyn; aber was sind sie, wenn die Fluth aufkommt, oder bey kommender oder gehender halber Fluth? — Nicht zu unterscheidende Theile des Oceans — undique pontus! Ich werde es nicht wagen, in dieser Materie irgend etwas Positives mehr festzusetzen, als daſs man dafür halten muſs, daſs diese See-Passagen divisi imperii zwischen dem Ocean und dem festen Lande sind, und wenn die See so hoch fluthet, um beschifft zu werden; so sollte man sie eher für Theile des Ersteren als des Letzteren halten.

Es ist um so mehr nothwendig, präcise über diesen Punct zu seyn, da die hier zur Sprache kommende Wegnahme nicht in diesen Strömen in der Oster- oder Westerems vorfiel, sondern auf dem Watt; und vorausgesetzt, daſs diese beiden Ströme zu allen Zeiten Flüsse und bloſse Flüsse sind, wie folgt es, daſs alle Gewässer, mit denen sie in Verbindung sind, nicht bloſs

Flüsse, sondern Theile dieser Flüsse sind. Sie scheinen wenigstens nicht von benachbarten Staaten so betrachtet zu werden. Führen sie dann den Namen der Ems? Auf keine Weise. Sie haben ihren eigenen Namen. In der Charte, die man producirt, und worauf man von beiden Seiten sich bezogen hat, obgleich sie nicht durch Auctorität introducirt ist, wie ist die Sandbank da genannt? Der neue See-Dyke, nicht der Fluſs Dyke, welches hätte geschehen müssen, wenn diese Wassertheile nicht als Meer, sondern als ein Fluſs betrachtet würden. Wie ist der Wassertheil auf der anderen Seite davon genannt? Die niedere See. Was sagen die Zeugen? In einem Affidavit wird gesagt, daſs Gröningen sich so weit erstreckt, als ein Mann, der am Strande steht, einen Pferdehuf werfen kann. Der andere Zeuge gebraucht denselben Ausdruck: am Strande stehend, eine Redensart, welche sich sehr unpassend auf einen Fluſs, im eigentlichen Verstande aber auf die See anwenden läſst. Wohin soll der Pferdehuf geworfen werden? In die See, nicht in den Fluſs, wie sie alle sich ausdrücken.

Dieser Angabe conform sind die Ausdrücke, wodurch der äuſsere Strand beschrieben wird, Buyten Land, Auſsenland, der Punct, der kein Vorland vor

sich hat. Ich bemerke noch dabey, dafs oft bey der Ebbe das Watt gänzlich trocken ist. Die brittischen Captoren giengen über den Sand, um Possession von den Schiffen zu nehmen, die zu der Zeit auf dem Lande lagen; sie waren aber genöthiget, als die Fluth kam, zurückzukehren. Bey hohem Wasser mufs es daher als ein Theil der See genommen werden, und bey der Ebbe als Land. Aber als welches Land? Als das Land, womit es physisch zusammenhängt, als das Land von Gröningen. In der That, es würde sonderbar seyn, dafs die Jurisdiction eines anderen Landes, separirt durch Gewässer, sich jenseits dieses Gewässers über einen Fleck erstrecken sollte, der mit dem festen Lande zusammenhängt und zu gewissen Zeiten einen wirklichen Theil davon ausmacht.

Wenn man dies auch bey Seite läfst, aus welchen Gründen kann man das Watt eher als einen Theil der Ems betrachten, welche bey einem Ende davon an einigen Stellen auf der Seite vorbeyfliefst, denn als einen Theil der See, welche zu allen Zeiten an der andern Seite anspühlt? Wenn man auch einräumt, dafs beyde Passagen zu allen Zeiten für den Flufs Ems zu erachten sind, wie folgt es, dafs alle See-Passagen, die mit demselben in Verbindung stehen, nicht blofs für Flüsse, sondern für Theile dieses Flusses zu halten

sind? Es ist nicht zu viel zu sagen, dafs zufolge der blofsen physischen Lage der Reclam nicht blofs gegen jede specielle, sondern auch gegen jede generelle Präsumtion ist. Zufolge aller in die Augen fallenden Umstände mufs der Fleck nicht als ein Theil non Ostfriesland, sondern entweder als ein Theil der blofsen See, oder des Landes von Gröningen angesehen werden.

Unterstützt die Geschichte den Reclam besser als die Geographie? Die Geschichte gewährt keinen Beweis einer ursprünglichen Occupirung oder einer nachfolgenden Cession. So weit wie die entfernteste historische Tradition geht, scheint sie den Gegenstand Gröningen zuzueignen, und spricht von demselben als von einem Theile oder Stücke dieses Landes, von dem es nachmals durch den Einbruch der See ist getrennt worden. Man hat indefs historische Beweise von zwiefacher Natur vergebracht.

1. Eine angebliche Schenkung des Kaysers, als des gemeinschaftlichen Souverains, von 1454, und

2. Die Ausübung des Dominii.

Was die Schenkung betrift, so sind darüber 2 Puncte ins Reine zu bringen:

1. Die Befugnifs,

2. Die Wirkung der Schenkung.

Es würde sich für dieses Gericht nicht geziemen, die Ausdehnung der Kayserlichen Gerechtsame zu untersuchen; allein es ist nicht zu viel gesagt, daſs selbst in dem Innern von Deutschland das Vergeben der Privat- und Exclusiv-Possession eines gemeinschaftlichen Flusses eine hohe Ausübung von Prärogativen ist, und kein deutscher Jurist von Auctorität hat gezeigt, daſs das Verhältniſs des Kaysers, in welchem er als Haupt der Feudal-Conföderation zu den Gliedern desselben steht, und welches zu verschiedenen Zeiten verschieden gewesen ist, zu irgend einer Zeit, und vorzüglich zu der Zeit quaestionis, ihm ein solches Prärogativ verlieh.

Man nehme den Fall an, daſs eine Kayserliche Schenkung in den ausgedehntesten Ausdrücken erklärte, daſs eine der Seeprovinzen des Reichs nicht die natürliche Ausdehnung ihrer See-Jurisdiction habe, sondern daſs eine andere Provinz dieselbe besitzen und ihre Nachbaren auf die beschränkte Weite, in welcher ein Mann einen Pferdehuf oder eine Pflugschaar vom Ufer werfen könnte, einzwängen und beengen sollte; so kann niemand sagen, daſs ein fremdes Gericht nicht, ohne dadurch Mangel an Achtung oder Unbescheidenheit zu verrathen, einige Auskunft über die constitutionelle Gültigkeit einer solchen Schenkung

verlangen dürfe. Da eine solche Schenkung allen vernünftigen Grundsätzen widerstreitet, welche, indem sie von dem allgemeinen Protector des Reiches kömmt, eine Provinz ihrer natürlichen Ausdehnung und Vertheidigungsmittel beraubt, dieselbe den beständigen Ungerechtigkeiten und Reizungen von Seiten einer andern Provinz aussetzet, und alles dieses ohne angezeigte Gründe; da dies eine Schenkung ist, welche das ganze deutsche Reich (welches ursprünglich eine freye Constitution hatte) in einem so willkührlichen Zustande der Abhängigkeit von seinem Haupte darstellt, wie man sich nur einen Zustand denken kann.

Allein 2tes, eine solche Ungerechtigkeit kann man der Schenkung nicht imputiren; denn wenn man sie interpretirt, wie ich dies in gegenwärtiger Sache zu thun genöthiget bin, so kann ich derselben eine solche Absicht nicht beymessen. Worin besteht sie? Der preufsische Minister, Baron Jacobi, giebt es richtig an, dafs dieselbe die Feudal-Investitur von Ostfriesland auf Graf Ulrich überträgt. Sie verschenkt Ostfriesland in seiner vollsten Integrität, aber nichts weiter. Sie vergröfsert keine Gerechtsame, sie kürzet keine Gerechtsame einer andern Provinz ab, sie gewährt nichts mehr als das Territorium. Es ist eine blofse persönliche Verschenkung dieses Territorii an dieses

Individuum und an seine Erben. Dieses ist die allgemeine Ansicht der Schenkung. Was besagt sie? Von der Westerems — nicht inclusive. Ohne Rücksicht auf bestimmte Usancen könnte man kaum annehmen, daſs die Ausdrücke die Verschenkung der Westerems auch in sich faſste, weil dies nicht die natürliche Interpretation der Worte ist; und zweitens, weil dies dem natürlichen Rechte der angrenzenden Provinzen zu nahe treten würde; denn niemand leugnet, daſs Rottum nicht zu Gröningen gehöre, und daſs Borcum nicht die letzte preuſsische Insel sey. Sie verschenkt den Fluſs Ems und alle anderen Ströme, Flüsse und Wasserläufe, als wenn sie über die Fluſs-Schiffahrt disponire. Dem sey wie ihm wolle, sie ist durch die Reservation „der zu Ostfriesland gehörenden Gerechtsame" ausdrücklich bestimmt, so daſs sie jede Sache auf dem Fuſse der praeexistirenden Gerechtsame läſst, indem sie nichts hinzufügt oder wegnimmt. Dies scheint von den Personen, die diesen Reclam auctorisirten und diese Schenkung zum Behuf desselben allegirten, zugestanden zu seyn; denn von ihnen ist es gesagt worden, daſs die Schenkung durch spätere Usancen ihre Auslegung erhielte, welche Usance als Bescheinigung der praeexistirenden Gerechtsame anzunehmen sey.

Da dem so ist, und da keine Bescheinigung der Acquisition, kein Beweis der Cession, und keine directe Auctorität vorhanden ist, die aus den Ausdrücken der Schenkung hervorgeht; so ist die ganze Quaestion wieder auf die Usance reducirt. Wenn diese bewiesen ist, so ist dies gewiſs ein Beweisthum der günstigsten Art. Alle Menschen haben ein gemeinschaftliches Interesse, die Heiligkeit aller Possessionen, sie mögen acquirirt seyn wie sie wollen, aufrecht zu erhalten. Alte Grenzsteine und alte Seemarken sind res sacerrimae, und wer je sie verrückt, piaculum esto! Welches ist nun die Art des Beweises, die man über alte und beständige Usancen verlangt? Und wie viel ist davon im gegenwärtigen Falle geleistet worden? Wie ist die alte Jurisdiction über einen solchen Gegenstand darzuthun? Durch formelle Auctoritäts - Handlungen, durch Gerichtssitzungen über die Erhaltung der Schiffahrt, durch ceremonielle Processionen, um die Ausdehnung der Grenzen bey der wandelbaren Natur derselben zu vergewissern, durch markirte Distinctionen in den Land- und See-Charten, die unter öffentlicher Aufsicht und Anleitung erscheinen, durch Einfordern von Zöllen, durch exclusive Fischerey, durch permanente und sichtbare daselbst angebrachte Embleme der Gewalt, durch

Ernennung von Officieren, denen specialiter diese Station angewiesen wird, durch stationirte Wach-Schiffe, durch Protocolle und Urkunden, welche darthun, dafs das Recht zu jeder Zeit behauptet, und, wenn es je angefochten wurde, mit Wirksamkeit vertheidigt worden ist. Dieses sind die natürlichen Beweismittel, auf welche man gewöhnlich sieht, und die man um so vorzüglicher zu fordern berechtiget ist, wo Gerechtsame gegen alle generellen Principien, und selbst gegen natürliche Gerechtsame und Grenzen, und in der That selbst gegen die Unabhängigkeit und Sicherheit der benachbarten Staaten reclamirt werden.

Wie viel ist von diesem allen producirt? Es ist eine Land- oder See-Charte producirt, die zwar nicht unter Auctorität publicirt, aber von der Auctorität als richtig angenommen worden, auf welcher aber keine Distinction gemacht ist, die dazu dienen könnte, diesen Reclam zu unterstützen. Ueber diese Charte hat man einen Mann in Embden examinirt, der seine eigenen Distinctionszeichen darauf machte, um die Seelimiten desjenigen, welches seinem Bedünken nach preufsisches Directorium ist, zu bezeichnen. Er fährt darauf fort folgendes zu erwähnen, und dies ist die einzige wichtige Thatsache in dem Falle auf dieser Seite der Quästion: dafs er vor sieben und

dreifsig Jahren nemlich angestellt war, um Boyen und Baken zu befestigen, und dafs immer, wenn er oder seine Gehülfen sie jenseits dieses Punctes befestigten, die Holländer kamen und sie wegwarfen, indem sie solche als Auctoritäts- oder Jurisdictionszeichen betrachteten. Man kann unleugbar dieses nicht für ganz unbedeutend, oder für wenig sagend halten; allein man kann auch nicht behaupten, dafs dies conclusiv sey. Eine Bemerkung ergiebt sich sogleich, diese nemlich, dafs wenn dieser Mann und seine Gehülfen jenseits dieser Seelimiten Boyen festmachten, sie zu der Zeit entweder die Bedeutung der Boyen oder die genaue Ausdehnung der Seelimiten des Territorii nicht kannten, weil, wenn sie dieselben für Anzeigen des Territorii hielten, natürlich die Frage entsteht, wie kamen sie denn dazu, dafs sie dieselben jenseits derjenigen Ausdehnung, welche jetzt als die Grenze der Seelimiten angegeben wurde, placirten, wenn diese Seelimiten bekannt waren? Dieser Zeuge wird durch 3 andere Schiffs-Capitaine aus Embden und Papenburg unterstützet, was ihren Glauben und ihre Einsicht von der Sache betrift; aber ohne dafs sie sich auf ein besonderes Factum, als den Grund ihres Glaubens beziehen. Sie sagen blofs, dafs sie dafür hielten, die Boyen und Baken an jeder äufsern Grenze wären

Marken der Souverainität. Allein keine Bake ist, wie es auf dieser Charte erhellt, als auf der Watt-Passage befindlich, angegeben. Und wie ist es möglich, daſs dieses Gericht die Boyen und Baken für Zeichen der Souverainität halten kann, wenn es erhellt, daſs die Stadt Embden dergleichen auch bey der Insel Rottum unterhält, wovon man zugesteht, daſs sie eine holländische Insel ist, die zu Gröningen gehört? Und wirklich, das Auslegen von Boyen und Baken ist seiner Natur nach nicht als eine nothwendige Anzeige des Territorii anzusehen, noch nehmen die fremden Schriftsteller dieses an. „Der Gebrauch aber, in „Flüssen Boyen zu haben, beweiset, beyläufig be„merkt, nicht immer das Dominium des Meeres „oder Flusses, da derselbe oft von denjenigen, die „sich ein solches Recht nicht anmaſsen, zur Sicher„heit der Schiffahrt und der Handels-Freiheiten, die „ihnen in solchen Oertern concedirt sind, usurpirt wird."

Loccesius de jure maritimo L. 2. Cap. 1.

Das Auslegen derselben mag ein Servitut und eine Last seyn, oder es mag nichts von beiden seyn. Es mag bloſs daher rühren, daſs dieses eine Schiffahrt ist, bey welcher die Stadt Embden sehr, und die Holländer verhältniſsmäſsig wenig interessirt und daher zufrieden

sind, die Besorgung und die Kosten davon ihren Nachbaren zu überlassen. Der Reclam beruhet auf demselben, als wenn es Souverainitäts-Merkmale wären. Mir scheint der Beweis mehr directe darzuthun, daſs es ein Recht der Stadt Embden sey, welches folglich dem Grafen von Ostfriesland, als dem Souverain dieser Stadt gehören würde. Ich beabsichtige nicht von dieser Bemerkung ferneren Vortheil zu ziehen, als nur in so ferne, daſs wenn dasselbe in irgend einem Grade von dieser Beschaffenheit seyn könnte, es die Aussage der Einwohner dieser Stadt in etwas schwächen würde, da die Praxis des Civil- und des deutschen Rechtes, Grundsätze, die denen unsers statutarischen Rechtes sehr ähnlich sind, über die Glaubwürdigkeit der Zeugnisse dieser Art aufgestellt hat. Und es würde daher nicht unbillig seyn, daſs man über diesen Punct gegen die Zeugen aus Embden über eine Materie, welche die Rechte und Jurisdiction ihrer eigenen Stadt betrift, die von Farrinacius angezeigten Exceptionen aufstellte, wenn es überhaupt nöthig wäre, diesen Punct zu urgiren, „daſs nemlich die Zeugen aus den Mitgliedern der „Commüne, wenn wegen des damit verbundenen „Vortheils eine groſse Vorliebe zu erwarten ist, „wenn es auf eine groſse Ehre ankömt, wenn von

„irgend einer Jurisdiction, oder von dem Status der „Commüne die Rede ist, verdächtig wären," und an einer andern Stelle, „dafs, wenn ein Zeuge aus „einer Commüne über seine Commüne zum Zeugnifs „zugelassen würde, er nicht omni Exceptione major „sey, noch unbegrenztes Zutrauen verdiene."

L. 2. Tit. 6. Qu. 60. n. 522 und 536.

Welches ist demnach der Beweis, der in Hinsicht der Gewohnheit, worauf der Reclam sich stützet, erfordert wird?

Durch Gail, einen deutschen Schriftsteller von Ansehen, über diesen Gegenstand, und durch andere von der ersten Auctorität, ist es festgesetzt: dafs wenigstens 2 Zeugen erforderlich sind, um eine Gewohnheit zu beweisen, und dafs sie vorgefallene Handlungen als den Grund ihres Glaubens anführen müfsten. Mit Recht ist es von ihnen bezweifelt worden: ob extrajudicial Handlungen hinlängliche Beweise gewährten. Sie sind indefs geneigt zu denken, dafs sie es thun. Aber alles, was sie über die Natur der zu admittirenden Beweise fest setzen, ist demjenigen, welches in unseren statutarischen Gesetzen enthalten ist, sehr ähnlich, und scheint aus derselben Quelle abgeleitet zu seyn.

Was alle anderen für diese Sache dienlichen Beweise

betrift, mit Ausnahme des Zeugnisses von einem Manne, der die Thatsache aussagt, daſs er angestellt gewesen wäre, Boyen auszulegen, und daſs er mit einigen Holländern Streit gehabt hätte, und mit Ausnahme der Deposition von 2 anderen, die bloſs von ihrem Dafürhalten, ohne irgend eine Thatsache dafür zu allegiren, sprechen; so ist darüber ein gänzliches Stillschweigen. Es giebt keine Strandbeamten, keine gerichtliche Protocolle über eine Wasser-Jurisdiction, nichts von einer Grenzschauung, keine Stations-Officiere oder Wach-Schiffe. Im Gegentheil ist es ein sehr wesentlicher Umstand, daſs die Holländer nicht bloſs Wachschiffe auf dem Gröninger Watt hatten, sondern daſs sie auch wirkliche Feindseligkeiten daselbst ausübten. Nun ist zwar die Ausübung von Feindseligkeiten kein inclusiver Beweis, daſs der Ort, wo dieselben vorfielen, nicht auf preuſsischem Territorio war; indem dieselben von Seiten der Holländer eine Irregularität und ein Gegenstand zu Beschwerden für Preuſsen seyn konnten. Allein, so viel aus diesem Proceſs erhellt, ist es ein nacktes Factum. Es scheint nicht, daſs man sich darüber als über eine Irregularität und einen Miſsbrauch des preuſsischen Territorii beschwert habe, und daher kann auch dieses Gericht nicht präsumiren, daſs dieselben dafür zu

halten wären. Zufolge dieses Beweises ist es demnach mir unmöglich den Ausspruch zu thun, daſs diese Wegnahme dadurch, daſs sie wirklich auf preuſsischem Territorio geschehen, ungültig sey. Es bleibt nun noch die andere Frage übrig: ob dieselben dadurch, daſs die wegnehmenden Schiffe über neutrales Gebiet gingen, um die Wegnahme zu vollziehen, nicht vitiirt wurden? Wie angeführt ist, so sind sie die Westerems heraufgekommen, und es wird behauptet, daſs das Ganze derselben preuſsisches Gebiet sey. Ich habe schon einige Zweifel in Anrege gebracht, die vielleicht auf diesen Fall passend sind: ob nemlich die Westerems zu allen Zeiten und an allen Stellen ausgemacht für preuſsisches Territorium zu erachten sey? Allein angenommen, daſs dem so sey, ist es eine Verletzung des Territorii, einen Act der Wegnahme vollzogen zu haben, nachdem man über dieses Territorium gekommen ist, um ihn zu bewirken? Ueber diesen Punct giebt es einige auf das Recht und einige auf die Thatsache sich beziehende Bemerkungen, die man nicht aus der Acht zu lassen hat. Fürs erste ist der Ort der Wegnahme zugänglich durch andere Wege, von denen man nicht behauptet, daſs sie neutral sind. Man hat nicht angeführt, daſs eine feindliche Macht diese Schiffe nicht auf einer andern

Route durch den niedern See, oder durch andere Communnicationen hätte erreichen können. Man kann nicht sagen, daſs sie von allen Seiten so durch neutrales Gebiet eingeschlossen und beschützet waren, daſs man sich denselben nicht nähern konnte, ohne über dasselbe zu passiren. Fürs zweite, ist es nicht der Fall einer Passage in das Herz des Landes, in de Homegat, wenn ich ihr eigenes Wort gebrauchen darf. Es ist eine Passage über einen Auſsentheil von Wasser, welchen man als Territorium annehmen mag, welcher aber kein inländischer Fluſs oder Theil eines inneren Gebietes ist. Es ist kein Einlaufen einer bewafneten Macht in eine inländische Passage, um einen Feind, der innerhalb des Landes liegt, anzugreifen. Drittens ist es eine juristische Bemerkung, daſs die Passage von bewafneten Schiffen über Gebietstheile der See oder auſsenliegende Gewässer eine Sache sey, worauf man nicht so achtet, als auf die Passage einer Armee über Land, und aus Gründen, welche in die Augen leuchten. Eine Armee kann, selbst im Zustande der strengsten Disciplin, schwerlich in ein Land rücken, ohne die gröſsesten Unbequemlichkeiten für die Bewohner desselben. Die Wege werden verdorben, der Preis der Provision steigt; Kranke werden bey Individuen einquartirt,

Unruhe und Screcken werden allgemein verbreitet; allein die Passage von 2 oder 3 Schiffen, oder von einer ganzen Flotte kann geschehen, ohne daſs es bemerkt oder gefühlt wird. Aus diesem Grunde wird der Act der unbeleidigenden Passage über solche Wassertheile, ohne daſs man sich irgend eine Gewalt daselbst zu Sculden kommen läſst, nicht als eine Verletzung des zu einem neutralen Staate gehörigen Gebietes angesehen. Erlaubniſs ist gewöhnlich nicht auszuwirken. Solche Gewässer werden als das gemeinschaftliche Fahr-Wasser aller Nationen betrachtet, obgleich sie in so weit Territorium seyn mögen, daſs die wirkliche Ausübung von Feindseligkeiten daselbst verboten ist. Viertens muſs man bemerken, daſs man annimmt, selbst das Recht, eine Passage auf dem Laude zu verweigern, rühre mehr aus den bey entgegengesetztem Benehmen auf den neutralen Staat fallenden Ungemächlichkeiten her, als aus einem gegen eine dritte Parthey, die durch diese Erlaubniſs leidet, begangenen Unrecht. Grotius und Vattel kommen beide darin überein, daſs es kein Grund zur Klage noch zum Kriege gegen den in der Mitte liegenden neutralen Staat sey, wenn derselbe den Trappen eines Kriegführenden einen Durchzug gestattet, obgleich dem jenseitigen Staate Ungemächlichkeiten

daraus erwachsen können. Der Grund des Rechtes der Verweigerung, sagen sie, ist die Ungemächlichlichkeit, die solche Durchzüge für den neutralen Staat selbst mit sich führen.

Da dies die allgemeine Ansicht der Thatsachen und des Rechtes ist, so würde es eine nicht in ihrer ganzen Ausdehnung zu vertheidigende Behauptung seyn, daſs die Passage über Gewässer, die als neutrales Territorium anzunehmen wären, eine jenseits derselben gegen eine dritte Parthey gemachte Captur vitiiren würde. Man nehme an, daſs ein Krieg zwischen England und Ruſsland vorhanden sey, und daſs der Sund, worüber Dännemark Souverainitätsrechte, aus stärkeren Gründen als für diesen Reclam aufgestellt werden können, reclamirt und ausübt, die Passage quästionis wäre, oder man nehme einen Krieg zwischen Frankreich und Ruſsland an, und daſs die Dardanellen der Paſs quaestionis wären, oder man nehme an, daſs zwey Mächte, gleichviel welche, Feindseligkeiten in der Mittelländischen See ausübten, nachdem sie die Straſse von Gibraltar, die durch eine englische Festung auf der einen, und durch Tanger, welches vormals in englischen Händen war, auf der andern Seite dominirt wird, passirt wären. Könnte es in einem dieser Fälle gesagt werden, daſs Capturen,

die jenseits irgend eines dieser Puncte eines neutralen Seegebietes gemacht wären, zufolge irgend eines Grundsatzes des Völkerrechtes ungültig wären? Wo man im Allgemeinen sich einer freyen Passage erfreuet, ungeachtet in gewisser Hinsicht Territorial-Gerechtsame mögen reclamirt werden können, da begeht man keine Verletzung des Gebietes, wenn die Parthey nach einem unbeleidigenden, auf die gewöhnliche Weise vollführten Durchgange, einen feindseligen Act auf freyem Grunde anhebt. Um eine ungültige Wirkung zu haben, mufs es zum wenigsten eine unerlaubte Passage über ein Gebiet seyn, wobey man sich regelmässig Erlaubnifs ausbitten mufs, oder eine Passage, zu der man unter falschen Vorspiegelungen und erdichtetem Angeben der vorhandenen Absicht sich Erlaubnifs ausgewirkt hat. In einem jeden dieser Fälle kann ein ursprüngliches Mifsverhalten und ein Vergehen, welches sich durch die ganze Handlung verbreitet und dieselbe contaminirt, vorhanden seyn. Allein wenn nichts dergleichen eingewandt werden kann; so bin ich der Meinung, dafs eine Captur, die sonst legal ist, auf keine Weise durch die in anderer Hinsicht legale und erlaubte Passage über ein Gebiet afficirt wird.

Nachdem ich vorher gesagt habe, daſs der Act dieser Captur nicht auf neutralem Gebiete vorfiel, so weit ich im Stande bin darüber zufolge der jetzigen Beweise zu urtheilen; so muſs ich den Ausspruch thun, daſs gegen die Gültigkeit dieser Wegnahme keine hinlängliche Einwürfe gezeigt wurden.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Die Franzosen haben die Canonenschufs - Weite, als die Ausdehnung des neutralen Seegebietes, sogar in den wildesten Zeiten ihrer Revolution, und in Beziehung auf einen so kleinen Staat wie Genua, respectirt. Es sind im le Beau mehrere Beyspiele dieser Art enthalten, wovon ich die nachstehenden anführe.

An der Genuesischen Küste wurde, zu einer Zeit, wo Genua in dem französischen Revolutionskriege noch neutral war, das dänische Schiff, die Frau Catharina, Capitain Leymann, genommen. Den 8ten Nivose, im Jahre 3, annullirte der Wohlfahrtsausschufs die Wegnahme unter Zuerkennung eines Schadensersatzes an den Neutralen, und führte dabey an:

In der Rücksicht, dafs die Wegnahme des dänischen Schiffes, die Frau Catharina, unter den Canonen des der Republik Genua gehörigen Forts von Acassio erfolgte, dafs es erwiesen ist, dafs die von dem Fort abgeschossenen Canonen-Kugeln ⅔ einer Flintenschufs-Weite hinter dem Schiffe niederfielen,

und daſs nichts bey einem solchen Falle selbst die Wegnahme eines feindlichen Schiffes rechtfertigen könnte, welches unter den Canonen dieser Fortresse durch die heilige Garantie des Völkerrechtes ein sicheres Asyl finden müſste. *)

Auf gleiche Weise erkannte derselbe den 9ten Floreal im Jahre 3, in Betreff des römischen Schiffes Saint Primiano, Capitain Novelli, welches unter den Canonen des Genuesischen Forts Porto fino genommen war, und zwar unter der Anführung, „ da es constire, daſs, wenn die Kugeln in gerader Richtung im Fort abgeschossen wären, sie weit über die Entfernung des genommenen Schiffes hinausgeflogen seyn würden. **)

Nach eben den Grundsätzen erfolgte den 19ten Messidor im Jahre 3 eine Entscheidung, wodurch Schiff und Ladung frey gegeben wurde, in Betreff eines spanischen, damals feindlichen Schiffes, wovon die Mannschaft sich bey Cervo im Genuesischen ans Land geflüchtet hatte, und welches von der Republik Genua reclamirt wurde. ***)

*) Le Beau Tom. 4. Pag. 4.

**) Le Beau Tom. 4. Pag. 43.

***) Le Beau Tom. 4. Pag. 85

Bey der Entscheidung des Prisenconseil über das americanische Schiff la Perle führte Herr Portalis in seinem Berichte an, daſs der Justizminister die Distance von 2 Meilen (Lignes) für die Ausdehnungen des neutralen Seegebiets in einem Schreiben an die Gerichtshöfe anerkannt habe. Nach der Entscheidung des Prisenconseil scheint man annehmen zu können, daſs dasselbe diesen Grundsatz gleichfalls zur Norm der Entscheidung beliebt habe. So sind demnach durch eine spätere Entscheidung die Grenzen des neutralen Seegebietes nach französischen Grundsätzen erweitert worden.

Das Schiff la Perle, Capitain William Laltimer, sagte Herr Portalis in einem Berichte an das Prisen-Conseil, segelte unter americanischer Flagge, von Newyork nach St. Sebastian bestimmt, und consignirt an J. Holmiere. Es wurde durch den Kaper L'Effronté, den 30sten Nivose im 7ten Jahre genommen. Der Kaper la Legere, der im Gesichte war und an dieser Prise Antheil nehmen wollte, setzte auch einige Matrosen darauf. Sie wurde denselben Tag nach Socoa gebracht.

Die erste Instruction geschahe von dem Friedensrichter zu St. Jean de Luz.

Die Sache wurde darauf bey dem Handlungstri-

bunal zu Bayonne anhängig gemacht, welches die Prise mit Kosten- und Schadensersatz für ungültig erklärte.

Man appellirte an das Tribunal des Departements des basses Pirenées, welches besagte Sentenz confirmirte.

Der ganze Streit betrift 2 Hauptpuncte: den Ort, wo das Schiff la Perle genommen wurde, und die Regularität oder Irregularität des am Bord des Schiffes gefundenen Passes und der Musterrolle.

Der Genommene supponirt, daſs die Prise unter den Canonen von St. Sebastian angehalten sey, und beklagt sich über diese Verletzung des Völkerrechtes.

Der Captor im Gegentheil behauptet, daſs das Völkerrecht nicht verletzt worden, und daſs die Prise 3 Meilen von St. Sebastian ab, genommen worden sey.

Lasset uns die Zweifel in Betref der Thatsachen aufklären. Die Rechtsfrage ist wenigem Zweifel unterworfen.

In dem bey der Wegnahme von dem Capitain des Schiffes l'Effronté abgehaltenen Protocoll lesen wir, daſs er in einer Distance von 5 Meilen von dem Hafen Passage einen Schuſs auf das Schiff la Perle abgebrannt habe.

Der Capitain des Kapers la Legere hat auch ein Protocoll abgehalten.

Dieses besagt, dafs, indem sie in einer Distance von 1½ Lieues von St. Sebastian waren, sie in Ost Nord Ost ein dreymastiges Schiff wahrnahmen, welches auf Passage oder St. Sebastian zuzuhalten geschienen, dafs sie darauf mit Jagd gemacht hätten, indem sie alle Segel beysetzten, um dasselbe von diesen beiden Häfen abzuschneiden und um es zu erreichen.

Vor dem Friedensrichter erklärte der Prisenmeister von la Perle, dafs sie um 11 Uhr Morgens, indem sie vis-à-vis von St. Sebastian waren, ungefähr 2 Meilen davon von dem Kaper l'Effronté aus in Nordost, in einer Distance von 5 Lieues ein Schiff wahrgenommen, worauf sie Jagd gemacht und welches sie um 11½ Uhr erreicht hätten.

Der genommene Capitain sagt in seinen persönlichen Antworten, dafs er eine halbe Meile nördlich von Passage von einem Lougre wäre angehalten worden, und indem er auf dasjenige, welches er ausgesagt hatte, zurückkam, erklärte er, dafs er bey dem Interrogatorio, betreffend die Umstände seiner Anhaltung, ausgelassen hätte, dafs, wie er ungefähr 4 oder 5 Lieues vom Lande beim Aufgange der Sonne gewesen, er einen Lootsen von Fontarabie an Bord

erhalten, dafs selbst eine Stunde vor seiner Anhaltung 2 andere Lootsen, einer von St. Sebastian und der andere von Passage, noch zu ihm an Bord gekommen und daselbst im Augenblick der Anhaltung befindlich gewesen wären, dafs darauf die beiden letzteren wieder vom Bord gegangen und er nur den Ersteren, der auch mit in diesen Hafen gekommen wäre, am Bord behalten hätte.

Aufser dem Capitain sind noch 2 andere Leute von der Equipage verhört worden. Der eine sagt aus, dafs sie nahe bey St. Sebastian waren, als sie genommen wurden, der zweite, dafs sie circá $\frac{2}{3}$ Lieues davon entfernt, sind angehalten worden.

Der Supercargo, der auch seiner Seits ist verhört worden, antwortet, dafs sie nahe bey St. Sebastian waren und schon einen Lootsen am Bord hatten, als sie genommen wurden.

Einer der Passagiere sagt aus, dafs sie ungefähr 1000 Schritt von Passage waren und einen Lootsen am Bord hatten, dafs zwey andere Lootsen angekommen wären um das Schiff in den besagten Hafen zu führen, dafs man dies aber nicht gewollt habe, weil sie sich nach St. Sebastian, dem Bestimmungshafen des Schiffes, hätten begeben wollen.

Aus dem Vorgelegten erhellt, dafs das von dem

Capitain des Schiffes l'Effronté abgehaltene Protocoll mit den Antworten und Aussagen des genommenen Capitains und seiner Leute über den Ort der Wegnahme nicht übereinkommt. Es ist indeſs leicht, die Wahrheit zu bestimmen.

Der genommene Capitain und seine Leute bestimmen die Entfernung in der sie von St. Sebastian oder Passage waren auf eine Lieue, 1000 Schritte, oder $\frac{3}{4}$ einer Lieue. Ein einziger bedient sich des schwankenden Ausdruckes bey St. Sebastian.

Das Protocoll des Capitains von dem Effronté spricht von einer Distance von 3 Lieues.

Allein derselbe hat nicht den Grad angegeben und diese Auslassung läſst die Besorgniſs voraussetzen, daſs er sich durch eine gar zu genaue Bestimmung zu compromittiren fürchtete.

Ich hatte die Ehre dem Conseil zu bemerken, daſs der Capitain des Kapers la Legere, einer der beiden französischen Kaper, die Antheil an der Prise hatten, bloſs von einer Distance von $1\frac{1}{2}$ Lieue spräche und daſs er voraussetzte, man müsse alle Segel beysetzen, um zu verhindern, daſs das Schiff nicht in den Hafen von St. Sebastian oder Passage einlaufe. Diese nicht verdächtige Variation unterstützet die Aussage des Genommenen und seiner Mannschaft.

Es würde keine Ungewiſsheit Statt finden können, wenn die Capitaine der Kaper sich mit mehrerer Bestimmtheit in ihren Protocollen ausgedrückt hätten, wenn sie genau den Grad bemerkt hätten, wie dies zu geschehen pflegt. Sie haben es nicht gethan. Der daher entstandene Zweifel muſs gegen sie retorquirt werden, weil nach den Regeln einer gesunden Interpretation alle Dunkelheiten gegen diejenigen ausgelegt werden müssen, die sich unbestimmter Ausdrücke, da wo sie deutlicher hätten sprechen müssen, bedient haben.

Allein man kann nicht einmal einen vernünftigen Zweifel voraussetzen, da die Aussage der Genommenen durch das Protocoll des einen Kapers confirmirt worden. — Die Lage über den Ort, wo das Schiff la Perle genommen ward, ist demnach keinem Zweifel unterworfen.

Unter diesen Umständen glaube ich nicht nöthig zu haben, über eine Procedur, die man in Spanien vorgenommen hat, sprechen zu müssen, aus welcher erhellt, daſs das Schiff ½ Lieue vom Lande genommen ist. Man wird vielleicht sagen, daſs diese Procedur in einem fremden Lande Statt gefunden hat und daſs es gar zu gefährlich seyn würde, auf ähnliche Acten in Sachen Rücksicht zu nehmen, wo man aus 1000 ver-

schiedenen Gründen bestimmt werden könne, Zeugnisse gegen die Franzosen abzulegen.

Ich muſs indeſs bemerken, daſs die hier zur Sprache kommende Procedur bey einer alliirten Nation gemacht wurde, deren Interesse von dem Unsrigen unzertrennlich ist, und ferner daſs diese Procedur, die wenigstens dazu dienen kann, um Auskunft zu geben und in perpetuam rei memoriam zu zeugen, sich den in der Sache schon vorhandenen Beweisen anschlieſset und dadurch einen Grad von Auctorität erwirbt, den man nicht verkennen kann.

Es ist gewiſs, daſs die in Spanien und die in Frankreich vorgenommene Procedur sich gegenseitig helfen, und daſs es daher jedem gerechten und vernünftigen Manne moralischunmöglich wird, Zweifel über eine so feierlich constatirte Thatsache zu hegen. Da die Wegnahme des Schiffes la Perle nur eine halbe Lieue von einem spanischen Hafen beschaft ist, was muſs man über die Gültigkeit oder Ungültigkeit der Prise denken?

Es wird unnütz seyn, die verschiedenen Systeme, die man in Hinsicht des Rechts eines jeden Souverains über die seine Reiche umgebenden Meere aufgestellt hat, zu untersuchen. Diese Systeme enthalten bloſs Theorien, die man schon längst dem Streite und der Discussion der Publicisten überlassen hat.

Allein durch das conventionelle Recht der Seemächte und durch eine allgemeine Usance hat man anerkannt, daſs ein Kaper keine Art von Feindseligkeit, selbst keine Durchsuchung sich gegen ein feindliches oder angeblich feindliches Schiff erlauben darf, wenn dieses Schiff nicht in einer passenden Distance von dem Territorio einer neutralen Macht befindlich ist. Diese Distance ist auf 2 Lieues fixirt. *)

Mehrere Schriftsteller haben die Distance, welche ein Kaper zu respectiren hat, auf einen Canonenschuſs bestimmt; allein man hat sehr richtig bemerkt, daſs es vernünftiger wäre, anzunehmen, daſs jede Wegnahme, die wenigstens in einer Distance von 2 Lieues von der Küste eines neutralen Landes gemacht ist, gegen das Völkerrecht sey, wenn auch auf der Küste weder Festung noch Canonen vorhanden wären; denn das neutrale Gebiet ist, ohne Rücksicht auf Macht, an und durch sich selbst zu respectiren.

Man muſs unserm Zeitalter Gerechtigkeit widerfahren lassen. Man hat die Drangsale des Krieges zu vermindern gesucht. Es ist weniger die Jurisdictions-

*) Emerigon in seinem Tractat über Assecuranzen 1ster Theil Pag. 448, und Azumi in seinem europäischen Völkerrechte 2ter Theil Pag. 61.

Eifersucht, als die Grundsätze einer aufgeklärten Philolophie, welche das Conventional-Recht der Seemächte über die Achtung, welche sie sich gegenseitig schuldig sind, fixirt haben. Aus dieser Quelle haben sich die Prärogative ihrer Souverainität in ein Zufluchtsrecht für die Seefahrer verwandelt.

Unter diesem Gesichtspuncte hat die von der Humanität nicht gebilligte Eifersucht der Mächte es verdient, als der Wohlfarth des Handels und dem allgemeinen Glück der Nationen dienlich, geheiliget zu werden. Ueber die Bestimmung des Territorii jedes Souverains erheben sich noch Zweifel, wenn es darauf ankömmt, sein eigenes Interesse zu bestimmen. Die achtungswürdigsten Publicisten suchen daher so viel sie können die territorial Ansprüche zu beschränken, wenn diese Ansprüche durch ehrsüchtige oder ahndungswürdige Ideen motiviret werden. Allein bey einer Sache, wie die gegenwärtige, supponirt die Regel, welche 2 Lieues annimmt, weniger in dem Souverain das Verlangen, seine Herrschaft auszubreiten, als das Unglück zu beschützen und demselben einen Zufluchtsort gewähren zu können, und ist daher wie eine wahre Gemeinwohlthat mit Beifall an- und aufgenommen worden.

In der gegenwärtigen Sache hat der spanische Mi-

Bayerische
Staatsbibliothek
München

nister die Distancebestimmung von 2 Lieues reclamirt. Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten hat, indem er an den Justizminister geschrieben, ihn aufgefordert, sie bey allen Tribunälen, die damals mit Prisensachen beschäftiget waren, ins Gedächtnifs zurück zu rufen. Die Wegnahme, die der Decision des Conseil unterworfen ist, kann also nicht auctorisirt werden, wenn dieselbe in einer geringeren Distance als 2 Meilen von einem spanischen Hafen oder einer spanischen Küste gemacht ist. Nun habe ich aber schon dargethan, dafs die Wegnahme des Schiffes la Perle $\frac{1}{2}$ Lieue von dem Hafen von St. Sebastian oder Passage geschahe — sie beweiset also eine offenbare Verletzung des Völkerrechtes und der öffentlichen Treue, und in Betreff eines getreuen Alliirten kann man eine solche Verletzung nicht dulden, die in den Augen der Humanität eben so strafwürdig als in den Augen der Politik ist.

(Der Referent bemerkte hierauf, dafs die Einwürfe des Captors gegen den Pafs und gegen die Musterrolle des Schiffes irrelevant wären, dafs, was die americanische Musterrolle betreffe, es bey der Entscheidung über das Schiff Polly verbleiben müfste, und dafs man im Laufe der Sache entdeckt hätte, die Ladung sey schon französisches Eigenthum.) Er fährt dann fort:

Der Kaper des Schiffes la Perle hat sich also ein Attentat gegen das Völkerrecht zu Schulden kommen lassen, und eine feindliche Handlung selbst gegen Franzosen begangen. Die Ungültigkeit der Prise constirt daher evident.

Muſs man den Genommenen Schadensersatz und Zinsen zugestehen? Ich denke es. Wenn man auch nach damaligen Grundsätzen über die Form der Musterrolle einige Zweifel haben konnte, so konnte man sie doch nicht über die geringe Entfernung hegen, in der man sich von der spanischen Küste befand, als man das Schiff la Perle nahm, noch hat man Zweifel hegen können, wie man das Schiff americanisch und die Ladung französisch erwiesen fand, und nachdem honnette Kaufleute durch eine förmliche Entsagung (die Eigenthümer des Kapers la Legere) vor der Entscheidung erklärt hatten, daſs Franzosen gegen Feinde aber nicht gegen ihre Brüder unter den Waffen wären.

Der Strenge nach müſsten die widerspenstigen Captoren, die ihre Confiscationsforderung fortgesetzt haben, in Schadensersatz und Zinsen von dem Augenblicke der Wegnahme an, condemnirt werden, da selbst in dem Augenblicke der Wegnahme dieselbe eine offenbare Verletzung des Gebietes einer alliirten und freundschaftlichen Macht war, die mit uns alle Lasten

des Krieges trägt. Allein wenigstens ist es nöthig, und wäre es auch nur um ein Beispiel zu statuiren, daſs sie dazu condemnirt werden, von der Zeit an, da sie durch die Entsagung und die Declaration derjenigen, die bey der Wegnahme concurrirt hatten, aufgeklärt wurden. Nach der Zeit haben sie die Ladung verkaufen lassen, ungeachtet der Beweise die constatirten, daſs selbige französisches Eigenthum sey. Können sie sich auf Billigkeit berufen, da sie so offenbar alle Regeln und Principien verletzt haben?

Das Conseil erkannte diesem Gutachten conform den 27sten Thermidor im Jahre 8.

ZWEITER ABSCHNITT.

Von denjenigen die in Kriegszeiten befugt sind, neutrales, für feindlich gehaltenes Eigenthum, anzuhalten und aufzubringen.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Nur Staatsschiffen und mit Kaperbriefen versehenen Privat-Schiffern ist es in der Regel erlaubt, Schiffe unter neutraler Flagge anzuhalten und aufzubringen *). Durch den Petersburger Tractat ist es den Privat-Kapern verboten, Schiffe unter Convoy zu visitiren. Den Staatsschiffen Kriegführender, die dem Tractat beygetreten sind, steht dieses Recht reciproque in Hinsicht aller Mächte frey, die demselben gleichfalls beygetreten und neutral geblieben sind. Auch Privat-

* Mertens Essay concernant les armateurs §. 10.

Schiffen, Böten, Admiralitätsbeamten, Landofficieren und überhaupt jedem Königlichen Unterthan steht das Anhalten neutraler Schiffe frey, wenn sie feindliche Güter darin enthalten wissen, oder wenn sie solche für couvrirtes feindliches Eigenthum halten. Bey einem solchen Fall fällt dieses Eigenthum als Droit of Admiralty dem Lord high Admiral von England anheim, und der Nehmer erhält von demselben nur eine, von dem Admiralitätsgericht in Folge der Verdienste des Falles bestimmte angemessene Belohnung.

Die gesetzliche Disposition über diesen Gegenstand ist vom 6ten März 1665 und lautet wie folget *).

Demnach in Folge einer langen Unterbrechung eines Seekrieges von Seiten Sr. Majestät einige Zweifel, betreffend gewisse Rechte des Lord high Admirals zur Zeit von Feindseligkeiten, entstanden sind, deren Berichtigung sowohl für die Instructionen der Königlichen Beamten als der Beamten des Lord high Admirals sehr nothwendig ist — so geruhten Sr. Majestät, selbst gegenwärtig, nach vollkommener Verhandlung und Discussion der nachbemeldeten Puncte in Gegenwart des Königlichen Geheimenraths, des Richters der Ad-

*) Sie steht bey Marriot im ersten Theil Pag. 50, und bey Robinson im 1sten Theil Pag. 231.

miralität, des Königs-Advocaten und des Lord high Admirals Advocaten aus dem Admiralitäts-Gerichte, zu erklären.

1. Alle dem Feinde gehörige Schiffe und Waaren, die in irgend einen Hafen, eine Bucht oder auf eine Rhede von Sr. Majestät Königreiche Grofsbritannien und Irrland durch Sturmwetter oder andere Zufälle kommen sollten, oder durch Verwechseln der Häfen oder durch Unwissenheit, indem sie von den Feindseligkeiten nichts wissen, — sollen dem Lord Grofs-Admiral zu gehören. Allein diejenigen, die freywillig einkommen, beides Kriegs- und Privatschiffe, in Folge eines Abfalles von dem Feinde, und solche, die durch Königliche Kriegsschiffe in Häfen gejagt oder einzulaufen genöthiget worden, wie auch alle diejenigen Schiffe, die in irgend einem Hafen, einer Bucht oder auf einer Rhede dieses Königreiches oder Irrlands vor einer Kriegserklärung oder Repressalien angehalten werden — sollen Sr. Majestät gehören.

2. Alle feindliche Schiffe und Waaren die zufälliger Weise auf der See getroffen und durch ein zum Nehmen nicht auctorisirtes Schiff (a Ship not commissioned) angehalten werden, sollen dem Lord high Admiral angehören.

3. Dem Lord high Admiral soll von allen wieder befreieten Schiffen Bergelohn gebühren *).

4. Alle Schiffe die von ihrer Mannschaft verlassen sind, sollen dem Lord high Admiral gehören, woferne nicht ein zum Nehmen auctorisirtes Schiff (a Ship commissioned) die Veranlassung zu einer solshen Dereliction gegeben hat, und das so verlassene Schiff durch ein dasselbe verfolgendes Schiff von dieser Gattung oder durch ein anderes Schiff der Art, welches in Gesellschaft mit dem andern ist und dasselbe Schiff gejagt hat, angehalten wird. Eben dieses ist von allen und jeden Gütern zu verstehen, die von einem auf eine solche Weise verfolgten Schiffe über Bord geworfen werden.

Aus dem 2ten §. des Vorhergehenden folget, daſs jedes Schiff, neutrales oder nicht neutrales, durch jedes englische Schiff, welches feindliche Waaren darin enthalten glaubt, angehalten und zur Adjudication gebracht werden kann. Dies geschieht gewiſs sehr selten

*) Herr Marriot sagt in dem 1sten Theil seines Reports Pag. 68 über diesen Punct daſs diese Disposition, seitdem die Rechte des Königes und des Lord Groſs-Admirals in dieser Hinsicht den Captoren verliehen wären, auſser Kraft sey.

von nicht dazu befugten Schiffen, weil es sich für sie nicht sehr der Mühe verlohnt des geringen Vortheils wegen, den sie davon haben, und in Hinsicht der Gefahr, der sie sich deshalb aussetzen können.

Ein Fall dieser Art kam den 19ten April 1799 in der Admiralität vor. Das Schiff Amor Parentum, Capitain Henn, machte auf der Höhe von Harwich ein Nothzeichen, und als eine Fischerschmack sich näherte, erklärte die Mannschaft, daſs das Schiff ein hamburgisches, und die Ladung französisches Eigenthum sey. Dies ist auch die Aussage des Capitains, und er äuſserte, daſs er so gehandelt habe, um sein Schiff zu retten und in einen englischen Hafen zu kommen. Die Fischerschmack brachte das Schiff nach Harwich ein, und nachdem sie dasselbe auf eine solche Weise befestiget hatte, daſs es für dasselbe unmöglich war, wieder wegkommen zu können, ging der Führer des Boots, indem er einen Mann am Bord des Schiffes lieſs, zu seinem Rheder und meldete ihm was er gethan hatte. Dieser ging sogleich nach dem Zollhause und verlangte das Schiff als ein Droit of Admiralty aufzugeben.

Sir W. Scott sagte dies bey der Entscheidung und fügte sodann hinzu:

Was fehlte hier um eine complete Wegnahme aus-

zumachen. Englische Unterthanen ergriffen in Folge einer Nachricht, dafs es französisches Eigenthum sey, den Besitz, und es mufs daher präsumirt werden, dafs dies mit einem conpleten animo capiendi geschehen sey. Sichtbar war dies das Motiv der Handlung; denn wenn sie als blofse Lootsen gehandelt hätten, so würden sie nicht einen Mann am Bord zurückgelassen haben, um in Possession zu bleiben, da alles in Sicherheit war; noch würden sie ihr eigenes Schiff, wie dies erhellt, dabey stationirt haben um Wache zu halten, noch würden sie hingegangen seyn und eine Anzeige gemacht haben, dafs sie ein Droit of Admiralty angehalten hätten, wie sie dies nach dem Zeugnifs des Controleurs gethan haben.

Nachdem alles dieses geschehen war, erhielt der Capitain eines Accise-Cutters Nachricht von dem Zustande des Schiffes, ging an Bord und machte eine formelle Wegnahme.

Dies mufs eine leere Ceremonie gewesen seyn, und es scheint, dafs es auch nur den Eindruck derselben auf die genommene Mannschaft gemacht habe. In ihrer Deposition auf das dritte Interrogatorium sagen sie, „dafs sie von denjenigen genommen wären, die sie verlassen hätten, um Anzeige zu machen," denn die Besitzergreifung von Seiten der Leute in dem Accise-

Cutter war die Arretirung eines Mannes im Gefangenhause, und ich bin erstaunt, dafs man einen solchen Anspruch gemacht hat.

Es scheint, dafs der Werth der Güter sich auf L. 1321 Sterling, und die Anzahl der Nehmer sich auf 10, ohne den Rheder, dessen Boot bey dem Dienste beschädiget wurde, belaufen hat. Ich werde dem Rheder, um ihn aufzumuntern, L. 100 Sterling, dem Anführer des Boots L. 100 Sterling, dem Steuermann, der am Bord gelassen wurde, L. 80 Sterling, und jedem Matrosen L. 40 Sterling geben. *)

Es ist ein gewöhnliches Vorurtheil sowohl auf der See als auf dem Lande, dafs nur Kaper und Kriegsschiffe Recht zum Wegnehmen haben. Allein dafs dies unangenehme, wohl gar gefährliche Folgen im Fall einer Widersetzung bey einer anderweitigen Wegnahme veranlassen kann, ist nur zu sehr zu befürchten.

Das hamburger Schiff Providentia, Capitain Hinch, wurde auf der Reise von Vera Crux nach Hamburg, in dem Hafen von Penzance in Cornwall von einer Person angehalten, welche der Deputirte des Lord Mount Edgecumbe, des Viceadmirals von Cornwallis

*) Robinson Vol. I. Part. II. Pag. 303.

war. Der Capitain sträubte sich, demselben seine Papiere aufzugeben. Der Königs-Advocat erhob darüber Gravamina bey der Verhandlung, und wollte dem Capitain die Folgen einer Widersetzung aufbürden. Indefs, Sir William Scott sagte den 5ten Aug. 1799 bey der Entscheidung: *)

Es erhellt, dafs der Capitain einiges Widerstreben gegen die Auslieferung seiner Papiere, oder wenigstens gegen die Inspicirung derselben bezeigte, woraus für ihn sehr viele Unannehmlichkeiten entstanden sind, und welches Verdachtsgründe und Argumente gegen ihn veranlafst hat. Ich sehe indefs nicht, dafs Gründe der Anklage gegen ihn existiren. Der gegenwärtige ist nicht der Fall eines Mannes, der sich einem gesetzlichen Kreuzer dieses Landes zur See widersetzt, sondern es ist der Fall eines Capitains, der in einen Hafen einläuft, und daselbst einen Deputirten des Lord Mount Edgcumbe, des Vice-Admirals von Cornwallis, antrift, welcher in seinem Amte durch ein Commissorium, das einem neutralen Capitain nicht sehr verständlich seyn mag, sanctionirt ist. Ich sehe nicht, dafs er seiner Seits

*) Sammlung merkwürdiger Entscheidungen der französischen und englischen Prisengerichte Pag. 337.

irgend einen speciellen Grund hatte, der ihn verlegen machen und die Weigerung veranlassen konnte; da ich zulasse, dafs der Beweis über das Eigenthum von Schiff und Ladung vollkommen ist. Die Destination ist gleichfalls vollkommen erwiesen, und daher konnte es also nicht rühren, dafs die Untersuchung der Papiere verweigert wurde.

Im December 1794 hatte der Marshall des Admiralitäts-Gerichtes in dem Hafen von London eine Quantität Brandtewein, die für Copenhagener Rechnung von Frankreich nach Holland gekommen und von da auf englischen Schiffen, unter andern am Bord des Schiffes Conqueror, Capitain Tate, nach London gesandt war, angehalten.

Sir William Scott äufserte bey der Entscheidung dieses Falles den 16ten Januar 1800: *)

Die Umstände dieses Falles würden das Gericht ohne allen Zweifel zu einer grofsen Aufmerksamkeit auf alle und jede Bemerkung, die von Seiten des Reclamanten gemacht werden mögte, veranlassen, weil die prima facie Präsumtion, die über Güter, welche in einer solchen Lage gefunden werden, entsteht, diese ist, dafs man sie für nicht feindlich hält. Der

*) Robinson 2 Vol. 2 Part. Pag. 303.

Marshall wird von dem Gerichte keine Aufmunterung empfangen, um eilige Anhaltungen auf leichte Verdachtsgründe vorzunehmen. Offenbar würde eine solche Praxis außerordentlich den Handel dieses Landes befährden, und deshalb würde eine Anhaltung, von der erhellen würde, dafs dieselbe auf leichte Verdachtsgründe erfolgt sey, mit keiner Art von Nachsicht von diesem Gerichte behandelt, sondern im Gegentheil mit sehr hartem Tadel aufgenommen werden. Auf der andern Seite, wenn es den Ausgang nehmen mögte, dafs der Fall als ein mit Schwierigkeiten überladener erscheinen würde, die schwerlich mit einer bona fide Transaction vereinbar wären, und wenn dieselben selbst dann noch ohne Erklärung blieben, nachdem die Parthey in Hinsicht derselben, bey dem Vortheil, über den Mangel und die Schwierigkeiten der ursprünglichen Beweisthümer die Bemerkungen des Gerichtes gehört zu haben, jede mögliche Gelegenheit gehabt hätte, ihre Explicationen zu produciren; so würde der Marshall durch diese Anhaltung den Character eines sorgsamen und rechtschaffenen Beamten des Gerichtes sich erworben haben.

Die neutralen Beweise des Eigenthums wurden nicht für hinreichend gehalten und die Waaren condemnirt.

Ich glaube daſs diese wenigen Data hinreichend sind, das Vorurtheil zu widerlegen, daſs nur Kaper und Staatsschiffe angeblich neutrales Eigenthum anhalten, aufbringen und der Adjudication unterwerfen können. Der Regel nach ist dies wahr, aber die Ausnahmen sind nicht selten und es wird äuſserst viele Discretion erforderlich seyn, Aufbringungen oder Anhaltungen der letzteren Art sich zu widersetzen, so gelinde auch die Aeuſserung von Sir William Scott über das Betragen des Capitain Hinch war, der indeſs bloſs nur anfänglich in Hinsicht der Auslieferung seiner Papiere sich widersetzte.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Zufolge der Ordonance de la Marine ist es in Frankreich gesetzlich, daſs niemand auslaufen darf feindliche Güter auf der See anzuhalten, als nur Staatsschiffe und Privatkaper.

So wie in England fällt das durch nicht auctorisirte Personen angehaltene feindliche Eigenthum dem Fisco anheim, wenn es nicht ex capite gratiae dem Nehmer zurückgegeben wird.

Wenn Neutrale das Unglück haben würden, daſs von nicht zum kapern berechtigten Franzosen ihr Eigenthum für feindlich erachtet werden sollte, so haben sie gewiſs sich eben so sehr dabey mit Discretion zu benehmen, wie gegen Engländer in ähnlichen Lagen. Wenn indeſs alles bey ihnen en Regle ist und sich nur irgend mala fides bey dem Kaper ergiebt; so können sie einer eclatanten Satisfaction sich in Hinsicht der Bestrafung der Individuen versichert halten.

Unter den Entscheidungen des Prisenconseil ist mir nur eine von dieser Natur zu Gesicht gekommen.

Der Bürger A. B. Torçat, ehemals Rheder des französischen Kapers le Volney, hatte nach Entwaff-

nung dieses Kapers geglaubt, daſs sein Kaperbrief nicht erloschen sey, und daſs er zum Kreuzen eine Felucke, die dem besagten Kaper zur Advisjagt gedient hatte, bewaffnen könne, und unter dieser Auctorisation nahm diese kleine Barke eine portugisische mit Zucker beladene Mistique, Namens Jesus Maria Joseph, und brachte sie in Carthaje auf.

Den 30sten Brumaire im Jahre 9 hatte der französische Handelscommissair über diese Wegnahme provisorisch erkannt:

„daſs, da niemand ohne eine expresse und specielle „Commission sich zum Kreuzen bewaffnen dürfe, und „da André Torçat nicht das Recht habe, auf ein an„deres Fahrzeug den Kaperbrief zu verpflanzen, der „ihm für den Volney zugestanden war; so befehle er, „daſs die portugisische Prise zur Disposition der „Agenten der französischen Republik so lange ver„bleiben solle, bis das Prisenconseil darüber erkannt „haben würde."

Den 17ten Prairial im Jahre 9 kam die Sache im Prisenconseil zur Verhandlung.

Der Regierungscommissair Dufaut sagte in seinem Bericht:

Ich habe die Gültigkeit der Prise nicht zu untersuchen. Aus den Papieren ergiebt sich, daſs

sie portugisisch, dafs sie feindlich ist — sie mufs daher für gültig erklärt werden.

Die einzige Frage, die zu untersuchen seyn wird, ist nemlich diejenige, wer in Besitz zu setzen sey,

Der Captor oder das Gouvernement?

Es ist ein beständiges Princip, dafs niemand sich zum Kreuzen bewaffnen kann — ohne eine expresse Einwilligung der Regierung. Dieses Recht gehört der Souveränität. Derjenige, der sich bewaffnet, mufs dazu auctorisirt seyn.

War die Advisjagd des Kapers le Volney hinreichend auctorisirt, um kreuzen zu können?

Diese Art Fahrzeuge sind den Kapern angehörig, um ihnen auf ihren Kreuzzügen zu folgen. Sie unterziehen sich demselben Schicksal, laufen dieselbe Gefahr und sind durch Matrosen von der Mannschaft derselben bemannt. So lange der Kaperbrief des armirten Kapers nicht erloschen ist, können sie an denselben Vortheilen Theil nehmen und können für ihre und des Kapers Rechnung gegen die Feinde kreuzen.

Nun erhellt es aus dem Arreté des französischen Handels-Commissairs in Cadix, dafs der Kaperbrief des Volney noch nicht exspirirt war. Man nehme an, dafs durch die Entwaffnung des Kapers le Volney die zu ihm gehörige Advisjagd nicht mehr kreuzen durfte,

da sie an und für sich keine besondere Auctorisation von der Regierung hatte, würde dies hinreichend seyn dem Kaper diese Prise zu entziehen?

Ich denke es nicht. Sein Kaperbrief war nicht exspirirt. Er glaubte, daſs er noch von der Zeit, die ihm übrig sey, profitiren und seine Advisjagd auf Entdeckung ausschicken könnte. Diese traf auf den Feind, griff ihn an und nahm ihn. Er handelte bona fide. Es würde eine erstaunliche Härte seyn, ihm den Preis seiner Tapferkeit zu entziehen.

Valin in seinem Commentar über die Ordonance der Marine 3ter Band IX Titel 1 Art. allegirt eine richterliche Entscheidung, welche einem Captor ohne Kaperbrief eine Prise zuerkannte.

Die Tartane le Saint Genezay, Capitain Joseph Pacot aus Marseille, war von dem Commandanten von Madeira befrachtet worden, eine Ladung Getraide nach der Insel St. Michel zu bringen. Auf dieser Reise (1693) jagte ein englisches Schiff dieselbe und kam neben derselben auf. Pacot, obgleich er nur 6 Mann und zwey Jungen hatte, springt an Bord des feindlichen Schiffes und bemächtigt sich desselben. Er setzte seine Reise fort, hatte noch andere Gefechte und entging alle Zeit seinen Feinden, obgleich die Leute von seiner Equipage verwundet wurden. Dieser brave

Capitain verlangte die Condemnation seiner Prise. Er hatte kein Recht dazu, da er keinen Kaperbrief hatte. Der Admiral erkannte ihm indeſs dieselbe als Preis seiner Tapferkeit zu.

Man findet noch eine andere Entscheidung vom 31sten Januar 1761, welche der Admiral zu Gunsten von Kaufleuten in Bourdeaux erkannte.

Sie hatten zwey Fregatten bewaffnet, um sie gegen die Feinde des Staats kreuzen zu lassen. Sie gingen ohne Kaperbriefe unter Seegel und nahmen vier englische Schiffe.

Anfänglich confiscirte der Admiral freilich das Netto provenu dieser Prisen — allein um diese Kaufleute günstig zu behandeln, annullirte er die Confiscation, indeſs ohne daſs dies Folgen für die Zukunft haben sollte. Die dem Muth gebührende Vergeltung bestimmte diese Entscheidung.

Das, was unter der Monarchie geschah, muſs nicht weniger unter einer Regierung Statt finden, die mit Gerechtigkeit alle Beweise von Muth belohnt. Man giebt sich alle Mühe unsere Marine herzustellen. Die Aufmunterung, die man den Seeleuten giebt, indem man ihre Tapferkeit und ihren Diensteifer belohnt, wird diesen Zweck erreichen helfen.

Ich denke daher, daſs das Conseil dem Captor die Prisen zuerkennen muſs.

Es geschahe.

Im Le Beau sind aus den letzten Zeiten des französischen Revolutionskrieges mehrere Beispiele enthalten, daſs von der Regierung Privat-Schiffen ohne Commission, die von ihnen gemachten, gerichtlich für gut erklärten Prisen, zuerkannt sind.

DRITTER ABSCHNITT.

Von der Verantwortlichkeit der Principalen und Bürgen der Captoren neutraler Güter, wenn diese sich Ungerechtigkeiten und Versehen zu Schulden kommen lassen.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Die englischen Kaper-Eigenthümer sind gehalten, wenn das Kaperschiff über 150 Mann führt, für 3000 Liv. Sterling Caution zu stellen, und wenn die Mannschaft desselben geringer ist, für 1500 Liv. Sterling.

In den Kaper-Instructionen heifst es gewöhnlich: „dafs, wenn der Kaper gegen die ihm gehörig commu-„nicirten Instructionen handle, er nicht blofs seinen „Marquebrief verliehren; sondern auch gegen ihn und „seinen Bürgen gesetzlicher Weise nach verfahren, und

„er zu Schadensersatz und Kosten condemnirt werden „solle." Und in einem andern Artikel pflegt es zu heifsen: „dafs alle Personen, welche die Kaper-„Instructionen verletzen würden, strenge bestraft „werden und gleichfalls verbunden seyn sollen, den „Personen, die den Instructionen zuwider befährdet „würden, für allen Schaden, den sie durch Wegnah-„me, Unterschleif, Liegetage u. s. w. erleiden wür-„den, gerecht zu werden."

Der Eigenthümer des americanischen Schiffes Mentor, Capitain Cambel *), stellte im Jahre 1798 eine Schadensklage in der Admiralität an. Sein Schiff war nach Aufhörung der Feindseligkeiten zwischen America und England 1783, aber ehe dies beiden Theilen in diesem Processe zur Wissenschaft gekommen war, von den zur Escadre des Admirals Digbys gehörigen Schiffen, Centurion und Vulture, zerstört worden.

Sir William Scott sagte den 5ten Febr. 1799 bey der Verhandlung über diese Sache: In diesem vor mich zur Entscheidung kommenden Falle ist der Verlust, den der Reclamant erlitten hat, sehr zu bedauern; allein es ist von einem der Anwälde sehr richtig bemerkt worden, dafs ich ihm blofs in Folge

*) Robinson 1 Vol. 1 Part. Pag. 179.

legaler Gründe Ersatz zu gestehen kann, und, wenn legale Gründe vorhanden sind, die das Gericht unfähig machen, Ersatz zugestehen zu können; so darf ich ihn zwar bedauern, allein ich kann ihm aus bloſser Humanität keinen Ersatz zu gestehen. Humanität ist bloſs die zweite Tugend der Gerichtsstühle, Gerechtigkeit ist die erste, und die Gerechtigkeit würde gröblich verletzt werden, wenn ich auf Kosten eines Mannes, der nicht legaliter verbunden ist, für einen Unschuldigen Ersatz zu leisten, denselben zu leisten bestimmte.

Ich habe gesagt, es ist ein eben so unglücklicher als in Hinsicht der dabey obwaltenden Umstände besonderer Fall. Die erste der Eigenheiten, die ich bemerken will, ist diejenige, daſs diese Klage erst nach 17 Jahren angestellt wird. Ich erinnere mich nicht, daſs es zugestanden worden ist, eine so alte Sache in diesem Gerichte anhängig machen zu dürfen. Ich sage nicht, daſs das statutarische Gesetz Englands in Hinsicht der Präscriptionen sich auf Prisenfälle erstreckt; es ist sicher, daſs dies nicht der Fall ist. Allein jeder muſs einsehen, daſs die Billigkeit des Principes in diesem Statut, in einigem Grade auf das gerichtliche Verfahren dieses Gerichtes anwendbar sey, und daſs es sehr passend seyn würde, wenn durch die Discretion des Gerichtes eine Präscriptionsregel, die bloſs auf die

Form und Natur des hier geführten Processes Bezug hätte, angenommen würde, durch welche Captoren und andere Personen gegen veraltete Klagen geschützt würden. Und wenn es überhaupt irgend einen alten Fall giebt, der nicht admittirt werden dürfte; so würde es ein solcher seyn, wo die klagende Parthey vollkommen von dem ihr widerfahrnen Unrechte und von der Art, wie sie Ersatz auszumitteln hätte, unterrichtet wäre.

Hiedurch komme ich nun auf die zweite Eigenheit dieses Falles, die darin besteht, dafs über diesen Gegenstand schon vor 10 Jahren in diesem Gerichte ein Procefs anhängig war; zwar nicht gegen denselben Beklagten, allein von demselben Kläger, der in dem Augenblicke eben so vollkommen in dem Besitze aller Thatsachen war, wie er es gegenwärtig ist.

Die dritte Eigenheit, die ich bemerken mufs, ist eine gänzliche Neuerung in Prisensachen, nämlich, dafs man ein gerichtliches Verfahren veranlafst, nicht um den angegebenen unmittelbaren Beleidiger zur Adjudication aufzufordern, sondern um eine Person, die nicht allein nicht gegenwärtig bey dem Vorfalle war, sondern auch keine Cognition davon hatte, blofs aus dem Grunde verantwortlich zu machen, weil derjenige, von dem man angiebt, dafs er die

Beleidigung zugefügt hat, im allgemeinen, unter ihrer Auctorität handelte; denn was specielle, auf diesen Vorfall anwendbare Befehle betrifft, so behauptet man nicht, dafs dieselben gegeben sind oder hätten gegeben werden können.

Der Beklagte war blofs Admiral der allgemeinen Station, und die Schiffe, welche die angeführte Zerstöhrung vollführten, waren im Allgemeinen unter seinem Commando, allein in einer grofsen Entfernung von ihm.

Nun scheint es mir aber wirklich das erstemal zu seyn, dafs in einer Prisensache der Versuch gemacht ist, den Mann, von dem man angeblich beleidigt worden ist, nicht anzutasten, und einen andern Mann, aus dem Grunde einer entfernten und zu folgernden Responsabilität in Ansprache zu nehmen, und ich fordere die Erfahrung der Herren auf, die dieses Gericht besuchen, anzugeben, ob in den Annalen dieses Gerichtes ein Beispiel dieser Art aufzufinden ist.

Der wirkliche Beleidiger ist der Mann, der im Gerichte Rede stehen mufs, und nur auf ihn fällt die Responsabilität in diesem Gerichte. Es können andere Personen für ihn responsable, und diese Responsabilität erzwingbar seyn. Z. B. wenn ein Capitain eine ungerechte Anhaltung zufolge des ausdrücklichen Be-

fehls eines Admirals vornähme; so mag der Admiral in Hinsicht des Schadens verantwortlich seyn, der einem Individuo durch diese unpassende Handlung zugefügt wird. Allein es ist die beständige Praxis dieses Gerichtes, den eigentlichen Beleidiger gerichtlich belanget zu wissen, und jeder muſs das Zweckmäſsige dieser Praxis einsehen; denn wenn das Gericht erst anfinge, solchen Klagen, die auf entfernte und eventuelle Verantwortlichkeiten begründet wären, die Thür zu öffnen, wann sollte es aufhören? Wenn man in puncto nicht zurückgerufener Befehle eine Klage gegen einen Admiral anstellen darf; so würde man auf gleiche Weise für eine gleiche Vernachläſsigung eine Klage gegen die Lords der Admiralität anstellen dürfen, oder gegen den Staats-Secretair, daſs er an die Lords der Admiralität nicht eine ähnliche Verfügung erlieſs, und diese Herren könnten zu Partheyen in Prisensachen gemacht, und aufgefordert werden, zur Adjudication zu schreiten.

Wenn die legale Responsabilität wandelbar ist, an wen hat der Reclamant sich dann zu halten? Wo hat er die Responsabilität in der Kette der Personen, die auf eine oder die andere Weise in der Sache verwickelt sind, anzutreffen? Wo soll er die Beleidiger finden, wenn man einmal diesen Character von demjenigen

Manne trennt, der unmittelbar das Unrecht zufügt? Wohin hat er sich zu wenden, wenn man ihm diese directe und leichte Application entzieht, die ihm, so wie man das Gesetz jetzt versteht, offen ist? Aus diesen Gründen bin ich fest der Meinung, dafs Admiral Digby allein nicht gezwungen werden kann, zur Adjudication zu schreiten.

Die Umstände des Falles, so weit es nothwendig ist sie anzugeben, sind diese: Das Schiff, americanisches Eigenthum, war auf einer Reise von Havannah nach Philadelphia. Auf der Höhe des Delaware wurde es von Sr. Majestät Schiffen, Centurion und Vulture, die damals vor dem Flufse, unter dem Commando des Admirals dieser Station, des Admirals Digby, kreuzten, verfolgt. Alle Partheyen waren in vollkommener Unwissenheit über die Aufhebung der Feindseligkeiten, nicht blofs die Leute am Bord der Königl. Schiffe, sondern auch die Americaner, sowohl diejenigen am Ufer, als am Bord des Schiffes. Im Verfolg wurden Schüsse von beiden Theilen abgebrannt, und von Seiten der Engländer wird angeführt, dafs die Americaner selbst ihr Schiff, von dem sie sich ans Land flüchteten, in Brand steckten.

Nun bin ich geneigt der Behauptung des Dr. Laurence beyzupflichten, dafs, wenn von Königl. Officie-

ren eine Schadenshandlung, obgleich unwissender Weise, an einem Orte verübt wäre, wo keine feindselige Handlung vorfallen dürfte, es nicht nothwendiger Weise folgte, daſs bloſse Unwissenheit dieses Umstandes die Officiere schützen würde, civiliter verantwortlich zu seyn. Wenn zu Folge eines Artikels ein Platz oder District unter des Königs Frieden gestellt, und eine feindselige Handlung doch daselbst ausgeübt würde; so würde die beleidigte Parthey das Recht haben, sich an ein Prisengericht zu wenden, um darzuthun, daſs sie durch den Friedensbruch beleidiget worden, und sie wäre berechtigt, Ersatz zu fordern und wenn der Officier die Handlung aus Unwissenheit begangen, so müſste seine eigene Regierung ihn schützen: denn es ist die Pflicht der Regierungen, wenn sie einen gewissen District unter des Königs Frieden stellen, Sorge dafür zu tragen, denjenigen, durch welche der Friede gehörig aufrecht gehalten wird, genaue Anzeige davon zu machen, und wenn keine solche Anzeige erfolgte und kein gehöriger Fleiſs angewandt worden ist, dieselbe zu ertheilen, und durch die Unwissenheit dieser Leute ein Friedensbruch erfolgt — so müssen sie auf Kosten derjenigen Regierung schadlos gehalten werden, deren Pflicht es gewesen wäre, die gehörige Anzeige zu machen."

Ich bin daher geneigt zu denken, dafs die Entscheidung des Richters bey der vorigen Verhandlung nicht blofs auf der Unwissenheit abseiten der Königl. Schiffe beruhte, sondern, dafs in dem er auf alle Umstände, unter welchen der Fall sich ereignete, Rücksicht nahm, und ihre eigenen und legalen Wirkungen überlegte, er nach dem Resultat des Ganzen der Meinung war, dafs der Protest von Seiten des Captors (Exceptio litis in gressum impediens) gehörig maintenirt wäre. Wenn diese Meinung des Richters irrig gewesen wäre; so hätte man die Appellation davon gehörig prosequiren müssen. Allein dies ist nicht der Fall gewesen, obgleich man die Absicht förmlich erklärte und zu Protocoll antrug, indem kein ferneres Verfahren dem zu Folge veranlafst wurde.

Herr Wilson giebt in seinem Affidavit an, dafs er Armuthshalber verhindert wäre, weiter zu gehen. Ich bedaure dies sowohl wie viele andere diesen Fall begleitende Umstände; allein Gerichte müssen einem Modo folgen; sie können auf das Privatunglück der Individuen nicht Rücksicht nehmen. Wenn eine Appellation nicht prosequirt wird; so ist es die Conclusion des Gesetzes, dafs die Parthey es bey der Entscheidung der untern Instanz mufs bewenden lassen.

Was entschied der Richter? Er entschied dies: dafs

der vorgefallene Act der Zerstöhrung unter solchen Umständen sich zu getragen hätte; dafs der Captor nicht gezwungen werden könnte, desfalls es zur Adjudication kommen zu lassen, und, darf ich nach einer Zeit von 10 Jahren, nachdem der vorige Richter bestimmt hatte, dafs die wirklichen Captoren überall keiner Responsabilität unterworfen wären — entscheiden, dafs Admiral Digby, ein Mann, der mit dem ganzen Vorfall unbekannt ist, der in einer Entfernung von 30 Seemeilen von dem Orte war, wo die Geschichte sich zutrug, der gänzlich von allen Vertheidigungsmitteln entblöfst ist, welche entweder aus der Cognition des Facti, oder aus dem Besitze von Beweisacten hervorgehen können, nach einem Verlauf von 17 Jahren schuldig sey, mit Recht zur Adjudication aufgefordert zu werden, oder mit andern Worten, die Zerstöhrung dieses Schiffes zu justificiren, und falls er dies nicht kann, für den Schaden verantwortlich zu seyn? Sicher könnte eine solche Entscheidung nur in einer bestimmten Abweichung von jedem Grundsatze der Gesetze und des Rechtes, nach welchem das Verfahren dieses Gerichtes von jeher geleitet wurde, seitdem es nur irgend einen Schatten von einem wohleingerichteten Tribunal führte, gegründet seyn.

Nachdem ich dies gesagt habe, lehne ich es ab,

weiltläuftig in die Umstände des Falles hineinzugehen, die mehr von den Anwälden blofs angedeutet, als gehörig discutirt sind. Ich bin gerührt von dem Unglück des Reclamanten. Er hat sich an dieses Gericht gewandt und er war vor 10 Jahren von demselben unterrichtet, dafs der Verlust, den er erlitten hatte, nicht von der Natur sey, ihn zu berechtigen, eine Schadensklage, selbst nicht einmal gegen die Personen, welche er für die unmittelbaren Beleidiger ansähe, geltend zu machen; noch viel weniger kann er berechtigt seyn, die Absicht des gegenwärtigen Processes geltend zu machen, und mit der vollkommensten innern Ueberzeugung spreche ich daher den Admiral Digby von der gegen ihn erhobenen Klage frey.

Bey der Entscheidung über das amerikanische Schiff Betsey, Kapitain Murphy, welches in puncto angeblicher Verletzung der Blokade von Guadeloupe genommen und nachmals von den Franzosen wieder genommen war, sagte Sir William Scott den 18ten December über die Materie, betreffend die von den Kaptoren zu leistende Entschädigung:

Da die Sache, was den ersten Punct, nämlich die angeblich verletzte Blokade betrifft, als eine Restitutionssache ist betrachtet geworden; so entsteht ein zweiter Gesichtspunct aus der Wiedernahme des

Eigenthums durch die Franzosen und es ist die Frage: ob die ursprünglichen *) Kaptoren von der Verantwortlichkeit gegen die americanischen Reclamanten exonerirt sind? Man muſs bemerken, daſs zur Zeit der Recaptur America ein neutrales Land, und mit Frankreich in Freundschaft war. Ich schicke dieses Factum als einen wichtigen Umstand in einem Theile des Falles voraus. Aber die wichtigsten Puncte für unsere Betrachtung sind: ob der Besitz des ursprünglichen Kaptors in seinem Anfange ein gesetzlicher bonae fidei Besitz war? und zweitens: ob ein solcher Besitz, der beym Anfange gemacht war, späterhin, durch irgend ein nachheriges Betragen des Kaptors unerlaubt und gesetzwidrig wird? Denn über diese beiden Puncte ist das Gesetz deutlich: „daſs ein bonae fidei Besitzer für keine Zufälle verantwortlich ist; aber daſs er durch ein nachheriges Miſsbetragen die Protection seines gerechten Anspruches verwürken, und es dahin bringen kann, als einer, der in culpa ist, vom Anfange an betrachtet zu werden." Dies ist das Gesetz nicht bloſs dieses Gerichtshofes, sondern aller Gerichtshöfe, und einer der Grundsätze der allgemeinen Rechtsgelahrtheit.

*) Sammlung merkwürdiger Entscheidungen Pag. 17.

Die Fälle, bey welchen es besonders in diesem Gerichtshofe angewendet worden ist, sind bey der Verhandlung citirt worden; und ich will kürzlich an die Umstände derselben erinnern, da sie mehr Licht geben werden, um uns in dem gegenwärtigen Falle zu leiten. Der Nicolas und Jan *) war eines von den verschiedenen holländischen Schiffen, die zu St. Eustatius genommen, und unter Convoy nach England zur Entscheidung geschickt wurden. In der Mündung des Kanals wurden sie von der französischen Flotte wieder genommen. Es war viel neutrales, hinlänglich dokumentirtes Eigenthum am Bord, und in dieser Sache wurde eine Forderung von Sseiten eines hamburger Kaufmanns, wegen Zurückgebung des Werthes, an die ursprünglichen Kaptoren gemacht. Es wurde behauptet, erinnere ich mich, daſs die Kaptoren muthwillig das Eigenthum der Gefahr ausgesetzt hätten, indem sie es zurückgeschickt, während sie sich an die Admiralitätsgerichte in Westindien hätten wenden können; und daſs also die Reclamanten befugt wären, Schadloshaltung von ihnen zu fordern. Aber über diesen Punct war das Gericht der Meinung, daſs, unter den zweifelhaften Umständen, in welche diese

*) Admiralität: den 5ten März 1784.

Fälle verwickelt waren, und unter dem großsen Drange wichtiger Angelegenheiten, in welchem die Kommandeure sich befanden, sie nicht die Discretion überschritten hätten, die durch die Natur ihres Kommandos ihnen nothwendigt obliegt.

Es wurde ebenfalls gegen die Reclamanten in dieser Sache urgirt, dafs, seitdem das Eigenthum durch ihren Alliirten wiedergenommen, sie ein Recht hätten, Restitution in Natura von ihm zu fodern. Nach diesen Gründen verwarf unser Gerichtshof ihre Reclamation.

In dem Hendrick und Jakob *) kam die Sache gleichfalls auf die ähnliche Betrachtung über die Natur des Besitzes zurück. — Es war der Fall mit einem hamburgischen Schiffe, das irrig als ein holländisches genommen, und von einem französischen Kaper wieder genommen war. Beim Einlaufen in Nantes sank das Schiff und ging verlohren. Auf eine Foderung an den ursprünglichen brittischen Kaptor um Restitution entschieden die Lords of Appeal, dafs, da es eine Wegnahme auf unzurechtfertigenden Gründen sey, die Rheder zur Restitution von einem Viertel befugt wären; dafs, da der französische Kaper im rechtmäfsigen

*) Hendrick und Jakob, die Lords den 21sten Juli 1798

Besitze des Schiffes, als einer vom Feinde genommenen Prise wäre, er nicht für den Zufall verantwortlich sey, der das Eingenthum in seinen Händen betroffen; dafs, wenn das Eigenthum würklich gerettet wäre, der Reclamant wegen seines Anspruches sich an die Gerechtigkeit seines Alliirten, an Frankreich, gewendet haben müfste. Da aber dieser Reclam gänzlich durch den Verlust der Güter erlöscht wäre, so wäre der Eigenthümer zur Schadloshaltung von dem ursprünglichen Kaptor berechtigt.

Nach der Rücksicht auf diese Präjudicate müssen wir zuerst auf die Natur der ursprünglichen Wegnahme in dem gegenwärtigen Falle sehen, ob sie so unrecht war, um auf den Kaptor alle die Folgen jener strengen Verantwortlichkeit zu bringen, die auf einem unerlaubten und rechtswidrigen Besitz haften?

Es ist vielmehr blofs angezeigt, als offenbar durch Argumente erwiesen worden, dafs irgend etwas Unrechtes oder Gesetzwidriges bey der ersten Wegnahme gewesen. Aber man hat gesagt, die grofse Ungerechtigkeit entstehe aus der Zurückhaltung und aus demjenigen unregelmäfsigen Betragen von Seiten der Kaptoren, durch welches den Reclamanten die Macht benommen, ihren Reclam zu unterstützen, und Restitution von Frankreich zu erhalten.

In Hinsicht der ersten Wegnahme, obgleich es jetzt zugegeben ist, dafs keine Blokade da war, mufs es doch auch von der andern Seite zugestanden werden, dafs die Insel Guadaloupe zu der Zeit in einer sehr zweifelhaften und kritischen Lage sich befand. Es konnte kein Geheimnifs in America seyn, dafs die brittische Macht gegen diese Insel anrücke, und dafs die Pflanzer begierig seyn würden, sich der Zwischenkunft neutraler Personen zu bedienen, um ihr Eigenthum zu beschützen und auszuführen. Bey einem solchen Zustande der Dinge müssen daher Schiffe, die im Hafen von Guadaloupe gefunden sind, in einen sehr schweren Verdacht fallen, und nicht unrechtmäfsigerweise einer sehr genauen Untersuchung unterworfen geworden seyn. Der Verdacht wird überdies noch mehr aggravirt werden, wenn, wie es in diesem Falle erhellt, diejenigen, für welche die Schiffe reclamirt werden, Agenten unterhalten, die auf der Insel sich befinden, und von denen man daher annehmen kann, dafs sie ihrem Character und Interesse nach mit der Handlung dieses Platzes in Verbindung stehen. Es ist allerdings wahr, die Lords of Appeal haben nachher den Ausspruch gethan, dafs die Insel nicht unter Blokade war. Aber dies war eine Entscheidung, die von einer gröfsern Subtilität einer gesetzlichen Unter-

suchung abhing, als man von Militairpersonen fodern konnte, die mit der Ausführung eines kühnen Unternehmens beschäftigt waren.

Dieselben Betrachtungen, welche die Wegnahme rechtfertigten, passen auch auf die zweite Beschuldigung der Zurückhaltung in diesem Falle. Denn bey diesem Verdachte und diesen Zweifeln konnte keine unbedeutende Untersuchung der formellen Papiere für hinreichend gehalten werden. Die Kaptoren waren befugt, das so genommene Eigenthum für eine gesetzliche Zuerkennung zurückzuhalten; und da sie keine Jurisdiction an dem Ort errichten konnten, so hatten sie eben so wenig Zeit, die Sache an entfernte Gerichtshöfe zu schicken. Die erste Wegnahme geschah den 13ten April; die Recaptur geschah sehr bald darauf, den 2ten des folgenden Junii; es war bloſs ein Zwischenraum von sechs Wochen. Die Franzosen waren, wie der Erfolg lehrt, mit einer groſsen Macht an jenen Orten. Die Kommandeure hatten also um so viel mehrere Gegenstände, welche ihre Aufmerksamkeit beschäftigten; die Anzahl der unter diesen Umständen genommenen Schiffe war sehr beträchtlich, und daher ist es also nicht für einen ungerechten und unnöthigen Vorzug zu halten, daſs in sechs Wochen keine Mittel gefunden wurden, die Schiffe zur Adjudication zu bringen.

Aber man hat gesagt, das unregelmäſsige Verfahren der Kaptoren hätte sie der strengsten Verantwortlichkeit unterworfen. Ueber diesen Punct nun muſs ich es bestimmt festsetzen, daſs die Irregularitäten, die eine solche Würkung hervorbringen sollen, solche gewesen seyn müssen, die rechtmäſsig eine Restitution von Frankreich verhinderten. Wenn ein solcher Fall behauptet werden könnte, so möchte ich zugeben, daſs gerechte Gründe da sind, um sich wegen der Schadloshaltung an die brittischen Kaptoren zu halten. Aber bis dies bewiesen ist, wird dieser Gerichtshof dafür halten, daſs die Verantwortlichkeit, welche auf den Recaptoren liegt, das Eigenthum der Alliirten oder der Neutralen zurückzugeben, die ursprünglichen Kaptoren davon befreiet.

Wie ist denn die Beschaffenheit der Irregularitäten gewesen? — Man hat gesagt, die Capitaine und die Eigenthümer wären von ihren Schiffen fortgesandt, und daher sey zur Zeit der Wiederwegnahme keiner da gewesen, der sich für die Restitution hätte verwenden können. Aber was hindert sie, diese Application nachher zu machen? Sind die französischen Gerichtshöfe mehr als die englischen davon ausgenommen, ex post Restitution zu ertheilen? Sie halten allerdings dafür, daſs ein Besitz von 24 Stunden das Eigenthum

der Prise verändere; aber dies ist nicht auf ein neutrales Schiff anwendbar. Die See-Jurisprudenz des alten Frankreichs betrachtet das neutrale Eigenthum so strenge in einem Zustande einer absoluten Unverletzlichkeit, daſs kein Bergelohn bey Wiedernehmung neutraler Schiffe zugestanden wird, nach der Voraussetzung, daſs ihnen kein Dienst geleistet worden. So war die Sprache ihres Gesetzes, und es kann also kein Hinderniſs für die Restitution aus der Unmöglichkeit entstanden seyn, eine unmittelbare Application zu machen.

Es ist ferner gesagt, daſs die Papiere alle ganz verwirrt durch einander geworfen worden, wodurch den Reclamanten die Macht benommen, den Beweis und die Documente zu produciren, welche die Gerichtshöfe von Frankreich fordern.

Ich weiſs, daſs es eine Maxime des französischen Gesetzes, und eine der Gerechtigkeit nicht widersprechende Maxime ist, daſs wenn man zur Kriegszeit ein Schiff findet, das ohne Beurkundung des Characters in der Welt herumsegelt, es der Confiscation unterworfen ist. Aber wenn man eine gültige Ursache über diesen Mangel angeben, wenn man einen Zufall oder eine Gewalt zeigen kann, die dasselbe dieser Documente beraubt haben, kann man dann denken, daſs diese allgemeine Regel auf einen solchen Fall sollte ange-

wendet werden? Wenn nicht die Gerichtshöfe von Frankreich jedem Grundsatze der Gerechtigkeit entsagt haben, so konnte eine solche Folge aus dem Mangel an Documenten in diesem Falle nicht entsprungen seyn, und daher ist es auch nicht vernünftig, dies anzunehmen. Angenommen, diese Irregularitäten haben Statt gehabt, und zwar in dem tadelnswerthen Grade, als in der Verhandlung behauptet wurde; so haben sie auf keine Weise die Verbindlichkeit aufgehoben, die Frankreich obliegt, dieses Eigenthum zurückzugeben. Ich mufs urtheilen, dafs sie, nach keinem Rechtsverfahren, die Restitution von Frankreich würden verhindert haben.

Aus keinem andern Grunde können die Besitzer befugt seyn, es von den Britten zu reclamiren. Wenn der Neutrale irgend ein Unrecht erlitten hat, so kommt das nicht von den Britten, sondern von den Franzosen her, und es ist kein Grund, warum brittische Kaufleute für französische Ungerechtigkeiten bezahlen sollten. Ich mufs den Ausspruch thun, dafs der Protest gut begründet ist, und die Kaptoren von jedem weitern gerichtlichen Verfahren entledigt sind.

Den 24sten Juny 1800 kam der Fall des Altonaer Schiffes der Mohr, Capitain Helmer *), zur Verhandlung.

*) Robinson III Vol. I Part. Pag. 129.

Dies war der Fall eines Schiffes und einer Ladung, die den 10ten Sept. 1799 auf einer Reise von Havannah nach Altona genommen wurden, aber während sie durch die Needles kamen, durch die Unwissenheit und Schuld des Prisenmeisters verlohren gingen. Die Sache kam, auf den Reclam des Eigenthümers, den Werth des Schiffes ersetzt zu haben, zur Verhandlung.

Die Anwälde Swabey und Robinson waren für den Reclamanten und zeigten zu Folge des Protestes des Capitains und der Aussage eines Passagiers im Schiffe die diesen Verlust begleitenden Umstände an, und behaupteten, daſs, da es ein reiner Fall sey, was die Restitution des Schiffes betreffe, und da der Verlust durch die grobe Nachläſsigkeit (Culpa lata) der Agenten derjenigen, die den Besitz bloſs deswegen ergriffen hätten, um die Ladung zur Adjudication zu bringen, verursacht worden; so wären die ursprünglichen Captoren dem Eigenthümer für den Werth des Schiffes verantwortlich. Man berief sich auf den Fall des Henrich und Jacob, bey welchen die Captoren selbst für einen Verlust wären verantwortlich gehalten, der sich in den Händen des Feindes zutrug, welcher sie aus dem Besitz gesetzt hatte.

Der Königsadvocat und Arnold waren für die Captoren. Sie baten, daſs es ihnen erlaubt seyn mögte,

ferneren Beweis einzubringen, und daſs das Gericht bey einem Falle, wie der gegenwärtige, geneigt seyn mögte, jede Nachsicht zu erweisen; da in diesem Falle nur bloſs zu Folge eines sehr strengen Gesetzprincipes die Captoren für Handlungen verantwortlich gehalten werden könnten, welche sich zutrugen, da sie nicht persönlich im Besitze waren.

Im Gerichte wurde geäuſsert: „Es sey unstreitig ein Rechtsprincip, welches bey seiner Anwendung in einzelnen Fällen sehr viel Härte mit sich führe, allein daſs der Principal für die Handlungen seiner Agenten verantwortlich seyn müsse, sey ein Princip, wovon das Gericht sich in keinem Grade entfernen könne."

Den 23sten July wurde die Entscheidung von Sir W. Scott abgegeben. Er sagte:

Dies ist wirklich ein sehr unglücklicher Fall, entweder für den Neutralen, der sein Eigenthum verlohr, oder für die Officiere der Königl. Schiffe, als Captoren, wenn sie aus ihrem Privatfond den erwachsenen Verlust gut zu machen haben. Wodurch der Fall noch trauriger wird, ist dies, daſs es scheint, beyden Theilen sey kein Tadel zu imputiren. Nichts konnte correcter und verdienstlicher seyn, als das Betragen der Captoren; allein zu gleicher Zeit ist es ein Grundsatz der zu klar ist, um bezweifelt, und zu fest begründet,

um gebeugt zu werden; daſs jeder Principal civiliter für das Betragen seiner Agenten verantwortlich ist. Die ursprüngliche Anhaltung erfolgte nach Gründen, die das Gericht für justificable gehalten hat, und gegen das Betragen der Parthey selbst war durchaus nichts einzuwenden. Zu Folge des Principes, welches ich aufgestellt habe, wird der Fall bey der Application desselben von der Art und Weise abhängen, wie ihr Agent sich benommen, und ob der Verlust ihm unmittelbar zuzuschreiben sey?

Es erhellt, daſs die Wegnahme durch zwey von Sr. Majestät Schiffen geschah, daſs der ältere Officier, Capitain Church, die Obhut der Prise dem Capitain Talbot anvertrauete, indem er ihm befahl, einen Lootsen an Bord zu schaffen, um das Schiff durch the Needles bringen zu lassen und dasselbe nach Spithead zu begleiten. Diesen Befehlen wurde bestimmt von von Capitain Talbot nachgelebt. Ein Lootse kam heran und wurde nach der Prise geschickt, die hinten in einer kurzen Distance war. Es war keineswegs wahrscheinlich, daſs dies konnte vernachläſsigt werden, da das eigene Schiff von Capitain Talbot in einiger Gefahr war, als es durch die Passage kam. Diese Herren scheinen alles gethan zu haben, was ihrerseits geschehen konnte, um sie von dieser Forderung zu exoneriren.

Allein laſst uns sehen, wie der unter ihm stehende Officier sich betrug. Der Prisemneister räumt es ein, daſs ein Lootse bey ihm aufkam und als ein solcher sich ihm darstellte, der von einem der Commandeure abgeschickt sey, um das Schiff unter seine Aufsicht zu nehmen. Der Prisenmeister verweigerte es, solches ihm zu überlassen, allein er behauptet jetzt, daſs durch das plöszliche Umlaufen des Windes der Verlust verursacht sey und daſs keine Geschicklichkeit ihm hätte vorbeugen können. Welches ist die von dem neutralen Capitain und von dem Passagier am Bord gegebene Auskunft? Sie sagen, daſs der Lootse zur Seite gekommen sey und gesagt habe, daſs er abgeschickt wäre, um das Schiff unter seine Aufsicht zu nehmen, daſs der Prisenmeister es aber abgelehnt habe ihn zu admittiren, indem er anführte, er selbst sey ein Lootse für the Needles, und er bedürfe keines Beistandes. Auf welche Weise war er ein Lootse für the Needles? Er war, wie ich erachte, kein enrollirter Lootse für diese Fahrt. Er mag ein guter Seemann und im Stande gewesen seyn, auf der hohen See, bey gewöhnlichem Wetter, die Sorge für die Führung des Schiffes über sich zu nehmen — allein dies war hier nicht hinreichend. Es ist evident, daſs die Capitaine der Königlichen Schiffe eine andere Vorstellung von

seiner Fähigkeit hatten; denn sie befahlen, dafs ein Lootse sollte an Bord genommen werden, und in dem Falle, dafs ein Lootse zu haben war, hätte er sich nicht weigern müssen, seinen Beistand anzunehmen. Es constirt ferner, dafs der neutrale Capitain, der diese Passage sehr wohl kannte, ihn warnte, seine Stengen schärfer zu brassen, dafs er dies aber zu thun verweigert habe. Ist es möglich in diesem Betragen irgend etwas anders, als mit Hartnäckigkeit vereinigte Unwissenheit zu finden? Die Angabe des neutralen Capitains ist vollkommen durch das Affidavit einer Reisenden am Bord, der Wittwe eines brittischen Officiers, bestätiget. Sie sagt: dafs der Prisenmeister sich geweigert habe, den Lootsen an Bord zu nehmen oder dem neutralen Capitain die Führung des Schiffes zu überlassen, obgleich er wiederholt über die Gefahr gewarnt wurde, und dafs sie glaubt, dafs durch seinen Mangel an Geschicklichkeit das Schiff verlohren ging.

Diese Thatsachen sind auf keine Weise verneint worden, obgleich man hinreichende Zeit zugestanden hat, um ihnen zu contradiciren.

Unter diesen Umständen ist es für mich unmöglich anders zu sagen, als dafs durch das Mifsverhalten des Prisenmeisters das Schiff verlohren gegangen sey. Es ist ohne allen Zweifel ein unglücklicher Fall — mise-

randa vel Hosti — von dem Reclamanten selbst zu bedauren, wenn er sich als den Feind von den Captoren ansieht. Allein für mich ist es unmöglich, bey dem Gesetzprincip vorbeyzusteuern, (to steer clear) daſs der Principal civiliter für die Handlungen seines Agenten verbunden ist. Ich bin in der Nothwendigkeit den Ausspruch zu thun, daſs der neutrale Reclamant zu seinem Eigenthum berechtiget, und zu befehlen, daſs der Werth desselben ihm zu ersetzen sey.

Was die Ladung betrifft, die für andere Personen, Kaufleute in Hamburg, reclamirt wird; so kann die Sache in deren Hinsicht anders begründet seyn. Es scheint, daſs zum Anhalten des Schiffes keine andere Ursache vorhanden gewesen, als die Ladung aufzubringen, die aus Westindischen Producten bestand und von einer feindlichen Colonie kam. Ich mögte ausgemacht dafür halten, daſs ein zu rechtfertigender Grund für die Anhaltung der Ladung vorhanden war, und da dies auf anderen Gründen beruhen wird; so verschiebe ich meine Entscheidung darüber.

Bey einer späteren Verhandlung muſs auch die quaestio iuris in Hinsicht der Ladung erledigt worden seyn, da von den Eigenthümern fernerer Beweis in Hinsicht des Eigenthums gefordert wurde.

Was die Frage, Fracht und Kosten betreffend, an-

ging, so wurde dieselbe, wie es bey Colonialfällen gewöhnlich ist, so lange ausgesetzt, bis über die Ladung zu entscheiden sey.

Ueber den Werth des Schiffes, den der neutrale Kaufmann auf Bcomk. 50,000 in seiner Aufmachung bescheiniget hatte *) stattete der Registrator den 1sten July 1801 an Sir W. Scott folgenden Bericht ab:

Demnach Sie in Ihrem Decrete vom 23sten July 1800 erkannten, dass das Schiff und die Pacotille des Capitains den Reclamanten eigenthümlich angehörten und dekretirten, dass der Werth derselben dem Eigenthümer ausbezahlt werden sollte, und die Adjudication der Ladung und die Frage, betreffend Fracht und Kosten, reservirten, und demnach Sie den darauf folgenden 10ten October, wie gewöhnlich, die von dem Procurator des Neutralen eingebrachten Rechnungen an Ihren Registrator und die Kaufleute verwiesen:

So referire ich jetzt unterthänigst, dass, unter dem Beistande der Herren Benjamin Winthorp, und

*) In dem zweiten Bande dieses Werkes werde ich die Art und Weise wie Beweise und Bescheinigungen von Seiten der neutralen Kaufleute zu führen sind, erläutern, und interessante Discussionen über diese Materie von Erskine und anderen, die ich im Manuscript besitze, mittheilen.

Thomas Tarley Forster, Kaufleute in London, denen ich die verschiedenen Papiere, Rechnungen und Documente communicirt gehabt habe, und nachdem wir alles dasjenige, was von beiden Partheyen ihren Agenten und Procuratoren urgirt wurde, in Ueberlegung genommen hatten, wir der Meinung sind, dem besagten Reclamanten sey zu Folge ihres gedachten Decrets die in der angehefteten Schedul benannte Summe als der Werth des besagten Schiffes und der Privatpacotille zu bezahlen; als welches wir alles unterthänigst Ihrem Erachten überlassen.

Robert Jenner, Not. Publ.
einer der deputirten Registratoren.

Schedul, worauf der vorhergehende Bericht sich bezieht:

Mohr, Capitain Daniel Helmer.

Das Schiff erhellt 107½ Commerzlasten grofs, und den 6ten Dec. 1796 von Herrn N. in Altona angekauft zu seyn. Wie alt es sey und wo es gebauet worden, ist nicht angegeben. Am Ende des Jahrs 1796, da es auf einer Reise von Spanien nach Altona sehr schlechtes Wetter ausgestanden hatte, lief es in Portsmouth ein und wurde daselbst reparirt. Es wurde nachmals von einem französischen Kaper genommen und nach Rochefort aufgebracht. Von da versegelte es nach

St. Thomas, und von da nach Savannah in Georgien und kam mit einer Ladung auf Hamburg zurück. Es versegelte darauf, nachdem es eine Reparatur erhalten hatte, nach la Guayra und von da nach Havannah, auf welcher Reise es von einem englischen Kaper genommen und nach Jamaica aufgebracht wurde, woselbst es drey Monate verblieb und darauf frey gegeben wurde. Es ging nach Havannah und kam von da mit einer Ladung auf Hamburg zurück, wurde aber den 10ten Sept. 1799 genommen und ging den 13ten Sept. im Canal verlohren. Unter diesen Umständen sind der Registrator und die Kaufleute der Meinung, daſs als der Werth des Schiffes zu der Zeit, da es verlohren ging, zuzugestehen sey, die Summe von L. 1350 Sterling L. 1350 : 0 : 0 :

Pacotille des Capitains.

Factura von 2 Seronen Cochenille und 21 Ballen Cottun 5153⅝ Piaster zu $\frac{4}{6}$ den Piaster . .	L. 709 : 11 : 3 :	
300 Fuſs Mahagonyholz wofür der Registrator und die Kaufleute zugestehen zu müssen glauben à $\frac{1}{6}$:	225 : 0 : 0 :	
		934 : 11 : 3 :
		L. 2284 : 11 : 3 :

Arden, Registrator.

Die Fracht des Schiffes wurde auch zuerkannt. In Beziehung auf dieselbe wurde den 14ten Dec. 1802 bey einer Bitte um einen Arrestbefehl gegen die Person des Capitains Talbot von dem Richter gesagt *):

In einem mit so vielen unglücklichen Umständen begleiteten Falle, wie der gegenwärtige ist, würde das Gericht gewifs geneigt seyn, dem Captor alle mögliche Nachsicht und jeden Beistand, den es nur zu gewähren vermag, wiederfahren zu lassen; allein es ist verpflichtet gerecht gegen den Reclamanten zu seyn. Die Fracht ist eine unzubestreitende Forderung von Seiten des Rheders. Dies dänische Schiff war auf einer völlig legalen Reise begriffen. Es ist nichts einer Collusion Aehnliches in diesem Falle. Die Transaction ist, so weit ich in dieselbe hineinblicken kann, so unschuldig als nur möglich. Das Schiff wurde mit feindlichem Eigenthume genommen, indem es von einem feindlichen Hafen kam, und in Folge zweckmäfsiger Befehle, die aber sehr unzweckmäfsig vollzogen wurden, aufgebracht. Die Ladung ist condemnirt; allein dem neutralen Reclamanten ist kein Gravamen deshalb zu imputiren.

Wenn das Gericht die Sache zu strenge genommen

*) Nach dem Manuscript eines Geschwindschreibers.

hat; so wissen die Partheyen, wie man die Abänderung davon, dadurch daſs man sich an ein höheres Tribunal wendet, nachzusuchen hat. Sie haben dies zu thun nicht für passend gehalten. Ich muſs daher mein Decret für ganz untadelhaft halten, und glaube, daſs mir nichts übrig bleibt zu thun, als die Folgen zu entwickeln, die nothwendig aus dem aufgestellten Princip entstehen, und es scheint mir, daſs Capitain Talbot für die Fracht des Schiffes verantwortlich sey. Die Fracht war, was den Rechtstitel und das Recht betrifft, so sehr das Eigenthum des Reclamanten als das Schiff selbst. Er hatte die Ladung in seinen Händen, die er nicht, ohne die Fracht zu erhalten, nöthig hatte auszuliefern. Der Captor hat ihn aus dem Besitze dieser Ladung gesetzt und sie denjenigen, die Eigenthümer dieser Ladung waren, abgenommen. Wenn dieses ein Verlust wäre, der vom bloſsen Zufall herrührte, und der den Maaſsregeln des Capitains Talbot nicht zu imputiren wäre; so würde er ohne Zweifel nicht verantwortlich gewesen seyn, weder für den Verlust des Schiffes, noch für den Verlust der Ladung oder irgend eines Antheils dieses Eigenthums. Allein dem Gerichte liegen die Umstände des Falles vor Augen, und indem es dieselben mit aller Nachsicht, die nur gezeigt werden kann, betrachtet, hat es den

Ausspruch gethan, dafs der Verlust nicht casuel war; sondern ein solcher, der durch die Nachläfsigkeit eines Mannes verursacht worden, den Capitain Talbot als Agent angestellt hatte. Ich kann nicht anders denken, als dafs die Frage in Ansehung der Fracht auf demselben Grunde beruhe. Der Captor ist der Einrede beraubt, welche die Verantwortlichkeit von ihm entfernen würde. Allein in so ferne der Captor bey der Besitzergreifung des Eigenthums die Verantwortlichkeit gleichfalls auf sich genommen hat; so hat er in beider Hinsicht Substitutionen vorgenommen; weshalb ich die Frachtforderung für vollkommen regelmäfsig erachten mufs. Der Captor nahm die Ladung mit der auf dieselbe haftenden Fracht. Ich kann durchaus nichts sehen, welches mich verhindern könnte, den Ausspruch zu thun, dafs der Reclamant nicht zu demselben Ausspruch, wozu er in dem Augenblicke der Wegnahme vollkommen berechtigt war, jetzt noch berechtiget wäre, und ich kann durchaus nichts sehen welches mich abhalten könnte, nicht auf gleiche Weise die Fracht zuzuerkennen.

Was die Erlassung des Arrestbefehls gegen Capitain Talbot betrifft; so wird, so lange noch irgend eine günstige Hoffnung in Hinsicht seiner selbst vorhanden ist, alle mögliche Aufmerksamkeit einer jeden seiner

Ansuchungen gewähret werden. Man mufs Zeit geben. Die Sache wird nicht lange pendent bleiben.

Nach einer Einleitung wie bey der vorhergehenden Sache, lautete die Aufmachung in Betreff der Fracht wie folget.

1) Fracht berechnet wie folget:

10692 Arrobs weifsen Zucker	
6787 —— braunen Zucker	
17479 Arrobs jeden à 25 =	
436975 ℔ zu 22 ℳ Bco. pr. 450 =	Bco ℳ 21363 = 4 =
Für die Versegelung von Guayra Havannah laut Certepartie .	3000 = — =
Fracht für 651 Quintals Färbeholz und 200 Häute . . .	2600 = — =
Primage . . .	4044 = 6 =
	Bco ℳ 31007 = 10 =
Cours à 32 ß .	L. 2583 = 19 = 4 =
2) Eine Berechnung von L. 108 = 10 = für Kost und Logis und Reise-Kosten pro parte zugestanden .	25 = — = — =
	L. 2608 = 19 = 4 =

(Unterzeichnet) Arden, Registrator.

Das dänische Schiff Indianer, Capitain Daniel Helmer, versegelte im Anfange des Jahres 1800 von

Altona nach Bourdeaux, mit einer Ladung, die dem Rheder desselben zugehörte; setzte die Ladung in Bourdeaux um, nahm daselbst für den Ertrag derselben eine andere nach St. Thomas ein, und ging damit auf diese Bestimmung ab. Es wurde den 25sten July 1800 durch den englischen Privatkaper Worsfold, Capitain Alexander Billington, genommen und nach Montserat aufgebracht, wo man dem Schiffe und der Ladung den Procefs machte; allein der Vice-Admiralitäts-Richter daselbst erkannte den 18ten August 1800 die Freilassung derselben.

Von diesem Ausspruche appellirte der Kaper, und Schiff und Ladung wurden darauf zu L. 7000 Westindisch Courant taxirt, und da der Reclamant keine Sicherheit für diese Summe finden konnte, so wurden — horribile dictu — Schiff und Ladung verkauft und producirten nicht mehr als L. 4760 Courant. Viele Waaren wurden unter dem Facturenbelaufe auf dieser, an Käufernarmen, Insel weggeschlagen. Der Captor prosequirte nur in so weit die Appellation, dafs er die gewöhnliche Verladung an den Reclamanten impetrirte, liefs die Appellation darauf aber desert werden und dieselbe wurde den 4ten Dec. 1801 von den Lords in Ermangelung eines übergebenen Libels für relaxirt erklärt.

Allein dessen ungeachtet ist es dem neutralen Eigenthümer nicht möglich gewesen, bis jetzt Restitution seines Eigenthums, oder irgend eine Genügeleistung zu erhalten; obgleich jetzt beinahe 1½ Jahre verflossen sind.

Dr. Arnold, in Doctor Commons, wurde in Folge der vorstehenden, ihm mitgetheilten Thatsachen und der geführten Correspondence aufgefordert, sein Gutachten darüber abzugeben: ob der Reclamant den taxirten Werth des Schiffes und der Ladung von dem Captor verlangen, und ob irgend ein gerichtliches Verfahren von England aus, um dies zu erzwingen, Statt finden könnte, und worin es bestehen müſste?

Ob die brittische Regierung für irgend einen Verlust, der durch Unzulänglichkeit des Captors dem neutralen Eigenthümer erwachsen könnte, verbindlich wäre?

Und welches die passenden Schritte seyn würden, um Bezahlung des Ertrags von Schiff und Ladung zu erzwingen, im Fall der Reclamant auf den taxirten Werth keinen Anspruch machen könnte?

Dr. Arnold erlieſs unterm 21sten März 1803 folgendes Gutachten auf diese Fragen:

„Ich denke nicht, daſs der Reclamant berechtigt sey, den taxirten Belauf von Schiff und Ladung zu

verlangen, oder irgend etwas mehr als den Ertrag des Verkaufs, woferne er nicht Betrügereyen von Seiten der Captoren bey dem Verkaufe beweisen kann.

Ich denke ferner nicht, daſs die brittische Regierung für den Verlust, der etwa erwachsen mögte, verantwortlich sey. Da die Appellation nicht prosequirt und die ausgebrachte Citation relaxirt ist; so können von diesem Lande aus keine rechtliche Mittel erlangt werden — sondern der Reclamant muſs wieder nach Westindien hin und daselbst den Captor, seinen Bürgen oder diejenigen, in deren Händen der reine Ertrag nachgespürt werden kann, gerichtlich verfolgen.

Die Procuratoren Townley und Sohn, welche für L. 4, 2, 10 Sterling obige tröstliche Worte dem Reclamanten zukommen lieſsen, fügten zu dem Gutachten hinzu: daſs, wenn irgend ungerechte Kosten in den Verkaufrechnungen aufgeführt würden, man dagegen in dem Gerichte zu Montserrat moniren und darüber nach England appelliren könnte, wenn der Reclamant sich in dieser Hinsicht durch den desfalsigen Ausspruch gravirt erachtete.

Das americanische Schiff Entreprise, Capitain Wyatt St. Barbe *), war 1795 in Hamburg für eine Reise von

*) Kapergrausamkeit gegen die Neutralen.

Hamburg nach Suriname an den Americaner Soren, Compagnon des Hauses Holyoke und Soren, in Boston verfrachtet worden. Auf der Hinreise nach Suriname mit dem Befrachter desselben am Bord, eilte es auf ein Nothzeichen einem dem Sinken nahen englischen Transport-Schiffe, Namens Elisabeth, zu Hülfe. Der Capitain desselben, Potter, war Besitzer eines Kaperbriefes und hatte die Unmenschlichkeit die Americaner zum Lohn ihrer Menschenliebe, ohne irgend einen rechtlichen Vorwand, zu arretiren und das Schiff anfänglich nach Teneriffa aufzubringen. Hier wurde das englische Kaper-Schiff, welches Truppen von Corck nach Westindien zu führen hatte, als zur ferneren Fortsetzung der Reise untüchtig, von Kunstverständigen condemnirt. Die Truppen und die Equipage wurden in das americanische Schiff transportirt, die englische Flagge am Bord desselben aufgezogen, und man versegelte damit, nachdem es von dem Kaper sehr geplündert und deteriorirt war, nach Barbados. Da der Befrachter des Schiffes sich nicht bequemen wollte, wie ein Gemeiner im Steuerraum mit nach Barbados zu gehen, so verliefs er das Schiff, übertrug sein Interesse dem Capitain St. Barbe, und ging nach England.

Am 25sten März 1796, heifst es in dem oben an-

geführten Buche, segelte Potter in der Entreprise von Teneriffa ab, und langte den 16ten nächsten Aprils in Carlisle-Bay bey Barbadoes an. Er übergab dem dortigen Viceadmiralitäts-Gerichte eine Klage gegen das Schiff und die Ladung als Prise, worauf Capitain St. Barbe für sich und den Eigner des Schiffs und die bey der Ladung interessirten Personen eine Gegenforderung einreichte, nebst einer Bittschrift an die Richter, daſs der Kläger angehalten werden mögte, Caution für die Kosten zu bestellen, falls das Schiff nicht als gute und rechtmässige Prise condemnirt werden sollte. Diesem Gesuche wurde nach vorgetragnen Gründen deferirt, und Potter, da er die verlangte Sicherheit nicht leisten konnte, mit seiner Klage abgewiesen; worauf Herr St. Barbe beym Gerichte auf Ersatz von Schaden und Kosten antrug. Potter übergab nun eine Supplik um Arrest auf Schiff und Ladung, unter dem Vorgeben, man habe überzeugende Beweise, daſs es feindliches Eigenthum sey, bis er, oder der Königliche General-Advocat weiter dagegen verführe; da dieses Gesuch angenommen wurde, so überreichte der Königliche General-Advocat eine Klage gegen Schiff und Ladung als der Admiralität anheimgefallen, und zwar an demselben Tage, der zur Untersuchung der Gültigkeit des Gesuchs des Capitains St. Barbe um Schadenersatz bestimmt war.

Capitain St. Barbe gab also in Sachen seiner und der Eigenthümer des Schiffs und der Ladung seine Vorstellung ein, und nachdem die Sache vernommen war, wurde Schiff und Ladung wieder freygegeben.

Nun wollte Capitain St Barbe sein Gesuch um Schadensersatz wieder erneuern; aber sein Anwald rieth ihm ab, da es zwecklos seyn würde, indem Potter sich unterdessen aus dem Staube gemacht, auch im Bezirke des Gerichts kein Eigenthum besäſse, und der Königliche Advocat keinen Schadensersatz leiste.

Potter hatte das Schiff geplündert, und eine groſse Menge der Vorräthe verbraucht; viele leicht verderbende Artikel waren durchaus verdorben, die trocknen Güter, welche unberaubt geblieben waren, hatten sehr gelitten, das Schiff war eines groſsen Theils seiner Geräthe und Zubehör beraubt, und sonst noch sehr beschädigt worden; der Wurm war in den Boden gekommen, und Capitain St. Barbe hielt es für unumgänglich nothwendig, nach Alexandria in America zu segeln, um das Schiff mit einer neuen Wurmhaut zu versehen und sonst herstellen zu lassen. Nach geschehener Reparatur, welche zwischen 3 und 4000 Pfund Sterling betrug, kam er mit demselben wieder nach Hamburg, wohin es erst nach seiner surinamschen Reise hätte zurückkommen sollen.

Ehe das Schiff von Barbadoes abgegangen war, hatte man den Rest der Ladung nach Potters Plünderungen zu 2779 L. Pf. 8 Sch. $\frac{3}{4}$ P. verkauft; hievon blieb nach Abzug der Verkaufskosten von 270 L. Pf. 3 Sch. $1\frac{1}{2}$ P. die Summe von 2509 L. Pf. 5 Sch. $5\frac{1}{4}$ P. Barbadoes Courant, oder 1756 Pfund Sterling 9 Sch. $9\frac{3}{4}$ P. Englisch, so daſs folglich am Einkauf der Ladung in Hamburg 2349 L. Pf. 12 Sch. 6 Pf. verlohren gegangen waren. Der Verlust bey dieser Unternehmung überhaupt, den Capitain St. Barbe, und der Eigner seines Schiffs, so wie Herr Soren und dessen Compagnon erlitten, belief sich zusammen auf 11,553 L. Pf. 19 Sch. $8\frac{1}{2}$, die verlohrne Reise und der wahrscheinliche Vortheil von derselben, ungerechnet.

Als Herr Soren von dem, was bey der Viceadmiralität in Barbadoes vorgegangen war, unterrichtet worden, so trug er seinem Korrespondenten auf, sich an die Assecuradeure in Hamburg zu wenden, von denen er aber die Antwort erhielt: — „Sie haben keine „rechtmässige Ansprüche auf Ersatz; denn indem Sie „abwärts steuerten um das in Noth befindliche König„liche Transport-Schiff zu retten, änderten Sie den „eigentlichen Cours des Schiffs, und wichen von der „Reise ab, für welche sie allein nur versichert „waren."

Zur Ehre der brittischen Kaufleute muſs Herr Soren bemerken, daſs mehrere dieser Herren ihn auf Loyds Caffeehause versicherten — er würde von dortigen Assecuradeuren keine solche Antwort bekommen haben. (— ??? —)

Man rieth ihm nun, seine Sache aufzusetzen, und sie dem Urtheile der Rechtskundigen zu unterwerfen. Die Species facti wurde dem Königlichen Advocaten Herrn Gibbs vorgelegt, und nachdem man in derselben bemerklich gemacht, daſs für jeden Schaden oder Nachtheil, der einem brittischen, oder dem Unterthan einer mit England befreundeten Macht durch einen privilegirten Kaper widerfährt, Sicherheit geleistet würde, und daſs für die Isabelle eine Caution von einer Summe von 1500 Pfund gestellt sey, legte man folgende Fragen vor:

Welche Wege müssen die benachtheiligten Unglücklichen einschlagen, um für das mannigfaltige, ihnen zugefügte Unrecht, Ersatz zu bekommen? Muſs dieser Ersatz auf dem Wege Rechtens von den Eigenthümern des Kapers, den Herrn Tarleton und Backhouse gesucht werden, da der Capitain Potter davon gelaufen ist? Wird eine solche Klage angenommen werden? In diesem Falle, und wenn die besondern Verhandlungen angefangen sind, können alsdann Herr

Soren, St. Barbe und Clough für einander, in Ansehung des Belaufs des erlittenen Schadens, zeugen und beweisen? Kann auf die, von Jordan, Kemble und Soverby geleistete Caution von 1500 Pfund zum Besten der Beeinträchtigten angewiesen werden? Muſs man in diesem Falle ein Ansuchen an die Herren der Admiralität, oder an sonst jemand, vermittelst einer Supplik oder auf andere Art ergehn lassen, um die Sache in Gang zu bringen? Ueberhaupt bittet man, die Wege anzugeben, die man einschlagen muſs, um baaren Ersatz zu bekommen, und wenn eine Klage angenommen und ein Proceſs zu führen ist, welche Rechtsbeweise sind nöthig, um die Klage zu begründen?

Folgendes ist die Abschrift der Antwort des Herrn Gibbs.

Der Vorfall ist allerdings sehr traurig für diejenigen, deren Eigenthum so hart angetastet ist; indeſs scheint es mir, daſs das Viceadmiralitäts-Gericht zu Barbadoes, als es erklärte, Schiff und Ladung wären keine Prise, und müſsten daher wieder frey gegeben werden, auch zugleich eine Vergütung des durch die Wegnahme erlittenen Verlustes hätte decretiren müssen; und nach dem Vorfalle zwischen le Coup und Eden in

Douglas finde ich, daſs es festgesetzt worden, daſs keine Klage auf dergleichen Schadensersatz in unsern ordentlichen Gerichten angenommen werden soll. Die Frage über Prise oder Nichtprise gehört ausschlieſslich für die Admiralitäts-Gerichtsbarkeit, und führt die Erörterung über die durch die Wegnahme verursachten Kosten als Incidentpunct mit sich. Ich sollte glauben, daſs dies auch von dem Processe um die Caution gilt.

V. Gipps,

Temple, November 13. 1797.

Die Lage der Sache wurde auch dem dermaligen Königlichen General-Advocaten Herrn Wilhelm Scott vorgelegt, dessen Gutachten dahin ging:

Die Parteien des vorliegenden Rechtsfalles hätten sich der Kostenvergütung wegen, an das Viceadmiralitäts-Gericht wenden müssen, indem es demselben eigentlich obliegt, nicht nur die schuldige Restitution zu veranstalten, sondern auch in Kosten und Schaden zu condemniren, wenn die Wegnahme offenbar unerlaubt war. Wenn sich der Richter pflichtwidrig weigert, auf Kosten- und Schadensersatz zu erkennen, so wird eine Appellation von dieser Weigerung allerdings angenommen; aber ich glaube nicht, daſs irgend ein ordentliches Gericht die Frage: ob eine Wegnahme

recht- oder unrechtmäſsig sey, entscheiden könne oder wolle, die Frage gehört bloſs für die Cognition der Admiralität; und wenn das Admiralitäts- oder Appellations-Gericht eine Wegnahme nicht für unrechtmäſsig erklärt hat, so wird es ein ordentliches Gericht nicht übernehmen, ein solches Urtheil zu sprechen. Ich muſs bemerken, daſs ein Restitutionsausspruch durchaus nicht voraussetzt, daſs die erste Wegnahme unrechtmäſsig oder gewaltthätig sey; denn es kann eine gegründete Ursache zur Wegnahme da seyn, obgleich, bey weiterer Untersuchung, das Eigenthum wieder freygegeben wird.

Ich bin der Meinung, daſs das einmal bestehende Erkenntniſs, ohne des Kosten- und Schadenersatzes zu erwähnen, in allen Gerichten so verstanden werden müsse, daſs Kosten- und Schadenersatz nicht zu fordern sey, welches dadurch bestätigt wird, daſs die Kläger selbst nicht darum supplicirt haben; denn wenn sie dies vor dem Gerichte unterlieſsen, wo er ihnen hätte zuerkannt werden müssen, so würde man daher folgern, nicht bloſs, daſs Schaden- und Kostenersatz überhaupt nicht zu fordern, sondern selbst nicht einmal nach der eignen Meinung der Reclamanten zu fordern sey, weil sie es nicht einmal wagten, darum zu suppliciren. Nach diesen Gründen bin ich durchaus

der Meinung, daſs ein Proceſs gegen die Wegnahme nicht zu führen ist.

W. Scott,

den 24sten November 1797.

In Gemäſsheit dieser Gutachten wurde dem Herrn Soren gerathen, seine Sache in der Form einer Supplik dem Königlichen Staatsrathe vorzulegen. Es wurde also eine Bittschrift eingeleitet, und dem Lord Grenville, in einem Briefe des americanischen Gesandten, Herrn King, überschickt. Der Minister legte dieselbe dem geheimen Staatsrathe vor, welcher den Vorfall als ein besonders trauriges Geschick betrachtete, und die Ansprüche des Herrn Soren auf einige Vergütung nicht unbillig fand. Die Minister waren aber der Meinung, daſs er sich deshalb an die Herren der Schatzkammer wenden müsse. Auf die Nachricht hievon, setzte Herr Soren eine andere Bittschrift zu gleichem Entzwecke auf, welche durch Vermittelung des Herrn King ebenbemeldeten Herren vorgelegt wurde. Sechs Monate hindurch versäumte er keinen Sitzungs-Tag. Nach Verlauf dieser Zeit wurde die Sache von den Herren der Schatzkammer an die Commissaire des Transportwesens verwiesen, welche darüber an Herrn Carl Long von der Schatzkammer den ganz sonderbaren Bericht abstatteten: daſs, da das Schiff Isabelle kein

ordentliches im Dienst der Regierung stehendes Transportschiff, sondern nur ein zum Transport einiger Truppen nach Barbadoes gemiethetes sey, nicht ihr Departement oder ihre Agenten, sondern die Eigenthümer der Isabelle dafür einzustehen hätten. —

Es ist schwer einzusehen, wie die Distinction zwischen einem „ordentlichen, im Dienste der Regierung stehenden Transportschiffe," und einem „nur zum Transport königlicher Truppen gemietheten Schiffe," die Ansprüche des Herrn Soren, oder des Herrn und Eigenthümers der Entreprise auf die Gerechtigkeit der Regierung zur Ersetzung des durch das ungerechte Verfahren eines, doch allerdings im Dienste der Regierung stehenden Mannes, erlittenen Verlustes, oder die Ansprüche des Eigenthümers der Entreprise an eine proportionelle Fracht, wenigstens für den Transport der Truppen von Teneriffa nach Barbadoes, beeinträchtigen konnte?

Es ist oben erwähnt worden, daſs Herr King Herrn Sorens Supplik in eine Note an Lord Grenville einschloſs. Der Minister übersandte sie an Herrn W. Scott, der ihm folgendes schriftlich darauf erwiederte:

Die merita causae wären ihm nicht näher bekannt, als aus einer Darstellung von Seiten des amerikanischen Eigenthümers, der um sein Gutachten gebeten,

und aus den von Sr. Herrlichkeit ihm übersandten Papieren; er müsse bemerken, daſs wenn der Rechtsgang ein angemessenes Mittel gegen Beeinträchtigung anweise, und die dazu berechtigten Personen aus einer oder der andern Ursache es ablehnten, ihre Zuflucht dazu zu nehmen, so gebe es keinen Grund, an die Gerechtigkeit der Regierung Anspruch zu machen, unter welcher eine Beeinträchtigung der Art Statt gehabt, ohne ihre eigne Billigung des Vorganges gewärtigen zu müssen.

Herr Soren erfuhr, daſs die Herren Tarleton und Backhouse, die Eigenthümer der Isabelle, sich an das Transport-Amt wegen einer Entschädigung für das, im Dienste der Regierung verloren gegangne Schiff, gewendet, und in der Darstellung des erlittenen Schadens 750 L. Pf. für den Transport der Truppen von Teneriffa nach Westindien in der Entreprise angesetzt hätten. Da er durchaus keine Geldvergütung, weder von den Herren L. und B. noch irgend jemand für diesen Transport bekommen, so legte er seine Sache, mit Hinzufügung dieses letzten Umstandes dem Doctor Nicholl, dem jetzigen Königlichen Advocaten im Admiralitäts-Gerichte in London, vor, welcher sein Gutachten in folgenden Ausdrücken gab.

Da das Schiff als Prise genommen, und in dieser

Qualität gegen dasselbige vor einem ordentlichen Viceadmiralitäts-Gerichte verfahren ist, so konnte jede Foderung von Kosten und Schaden, die aus dieser Wegnahme entstanden sind, nicht anders als bey Gelegenheit ebengedachter gerichtlichen Handlung eingebracht werden; als nachmals das Restitutions-Urtheil erging, ohne Erkenntnifs über Kosten- und Schadenersatz, und von diesem Erkenntnifs nicht appellirt worden ist, so bin ich der Meinung, die Parteien werden mit jeder dergleichen Nachfoderung, sowol in einem Admiralitäts- als in jedem andern Gerichte präcludirt werden.

Wenn die Eigenthümer der Isabelle vom Transport-Amte eine Vergütung für den Gebrauch der Entreprise, während der Zeit da sie im Besitze des Prisenmeisters war, erhalten sollten, so kann ich, der ich vor diesem Gerichten nicht practisire, nicht mit Zuverläfsigkeit behaupten, ob Herr Soren oder Herr St. Barbe auf dem Wege Rechtens, oder freundlicher Vermittelung, die oben gedachte Vergütung erhalten können oder nicht; so viel ist indefs gewifs, dafs die Partheien sich deshalb an kein Admiralitäts-Gericht wenden können.

J. Nicholl,

den 11ten August 1798.

Im September 1798 rieth man dem Herrn Soren, sich nochmals an Lord Grenville besonders zu wenden, und um seine gütige Vermittelung für ihn nachzusuchen. Herr Soren that diefs in einem Briefe, welchen er durch den Herrn King dem Minister einhändigen liefs. Was für Vorkehrungen diese hierauf getroffen hatten, konnte er erst nach mehreren Monaten erfahren, als er dem Secretair desselben, Herrn Hammond, seine Aufwartung machte, welcher ihm anzeigte, der Minister habe deshalb an Herr Dundas geschrieben, welcher gerade auf dem Lande war, und auf dessen Zurückkunft Herr Soren bis zum März des folgenden 1799sten Jahrs warten mufste.

Herr Soren, welcher erfahren hatte, dafs die Herren Tarleton und Backhouse Leute von Vermögen wären, entschlofs sich auf den Rath seiner Freunde, im October 1798 nach Liverpool zu reisen, um persönlich um einige Vergütung nachzusuchen, und sich zu überzeugen, ob er, da sie, wie oben erwähnt, die Fracht für die Truppen nach Barbadoes von der Regierung erhalten, auf irgend eine Art im Weigerungsfalle klagbar gegen sie einkommen könnte.

Bald nach seiner Ankunft in Liverpool hatte er eine Unterredung mit Herrn Backhouse, der sein Mifsgeschick zu bedauern und geneigt zu seyn schien, etwas

für ihn zu thun. Er mifsbilligte Potters Betragen in den verdienten Ausdrücken, und sagte, er wünsche, um Herrn Sorens Willen, dafs man seiner habhaft wäre; indefs erklärte er ihm zu gleicher Zeit, dafs Herr Tarleton nicht in der Stadt sey, und dafs ohne seine Gegenwart und Einwilligung nichts vorgenommen werden könne. Dieser verweigerte nachmals jeden Ersatz.

Mit Beistimmung einiger sachkundigen Männer machte sich Herr Soren noch Hoffnung, dafs ihm noch nicht alle Rechtshülfe gegen die Herren Tarleton und Backhouse abgeschnitten sey; er legte seine Sache daher mit einigen neuen Umständen und Anmerkungen dem Herrn Park vor, der ihm freilich auch sein Mitleiden darüber bezeugte, dessen Gutachten indefs doch ebenfalls für einen rechtlichen Anspruch auf Ersatz ungünstig ausfiel.

Herr Park erklärte sich folgendermafsen:

Mit besonderer Aufmerksamkeit habe ich die mir vorgelegten Papiere durchgelesen, und obgleich ich den Vorfall für sehr traurig und das Betragen des Kapers für äufserst schändlich halte, so schmerzt es mich doch, zu sagen, dafs, da obige gerichtliche Verhandlungen gegen das Schiff als vorgebliche Prise geführt worden, und ein Admiralitäts-Gericht bereits

darin abgesprochen und zuerkannt hat, so kann, meiner Meinung nach, über den Hauptpunct, nämlich über das schlechte Betragen des Capitains, weder gegen ihn noch seine Eigenthümer, vor einem Gerichte in Grofsbritannien verhandelt werden. Ich finde zwar, das Herr Soren nicht persönlich gegenwärtig war, um seine Ansprüche dem Viceadmiralitäts-Gerichte in Barbadoes vorzulegen: doch glaube ich, macht dieses keinen Unterschied: denn in den englischen Gesetzen ist das Erkenntnifs eines Admiralität-Gerichts für jedermann verpflichtend; und der Capitain St. Barbe war, obgleich nicht speciel dazu constituirt, der Agent aller Parteien.

Mit gleicher Aufmerksamkeit habe ich den Rechtsfall von le Coup contra Eden gelesen, worauf Herr Gibbs sich in seinem Gutachten bezieht; und ich bin der Meinung, dafs obgleich die Umstände jenes Falls sehr verschieden sind, und an Abscheulichkeit diesem nicht gleich kommen, doch der Grundsatz zur Entscheidung desselben und anderer dort citirten, auch auf den vorliegenden Fall durchaus angewendet werden müsse. Der sowol dort als bey Rous contra Hassard, und bey Livingston contra Welch angenommene Hauptgrund ist, dafs, obgleich eine Klage über verletztes Eigenthum durch Wegnahme von Schiff oder Gü-

tern, über Verhaftung oder sonstige grausame Behandlung eines Menschen auf offenem Meere angebracht werden kann, so muſs doch, wenn das Schiff als Prise, obgleich ungerechterweise genommen, und wie hier, kein Schatten eines Grundes zur Wegnahme vorhanden war, und wieder freigegeben wird, der Richter des Admiralitäts-Gerichts über alle aggravirende Umstände und Folgen sowol als über den Hauptpunct erkennen, und wenn der Kläger seine Sache vor ein ordentliches Gericht bringt, so kann er nicht gehört werden.

Welche Entschädigung Herr Soren vor einem Admiralitäts-Gerichte bey gegenwärtiger Lage der Sache erhalten kann, darüber ist er bereits von sehr competenten Männern unterrichtet worden; und ich fürchte, es bleibt ihm nichts weiter übrig, als sich dem Wohlwollen der brittischen Regierung zu empfehlen, deren Unterthan sich auf eine ungerechte, gottlose und unmenschliche Art betragen hat.

J. A. Park.

Mylord Grenville hatte Herrn Sorens Brief gleich nach dem Empfange an Herrn W. Scott mit einer Note übersandt, worin er ihn ersuchte, die nähern Umstände des Falles und die Gründe anzuzeigen, nach welchen der Rückanspruch gesetzlich unstatthaf geworden sey.

Hierauf erwiederte Herr Scott folgendermaſsen:

Mylord!

Ew. Herrlichkeit haben mich mit einer Zuschrift vom 21sten Sept. und beiliegender Abschrift eines Briefes von Herrn Soren beehrt, und verlangen, daſs ich Ihnen die nähern Umstände des Falles und die Gründe angeben solle, nach welchen der Rückanspruch gesetzlich unstatthaft geworden sey. Um Ew. Herrlichkeit Verlangen nachzukommen, habe ich alles untersucht und melde Ihnen, daſs das einem americanischen Unterthan, Herrn Soren, zugehörige Schiff Entreprise, von dem englischen Kaper Isabelle auf eine, mit Recht und Billigkeit durchaus unverträgliche Art genommen und nach Barbadoes aufgebracht worden ist. — Daſs es darüber vor der dortigen Viceadmiralität zu gerichtlichen Verhandlungen gekommen, nach welchen das Schiff endlich freigesprochen wurde, daſs aber kein Kosten- und Schadenersatz zuerkannt ist, da von Seiten des Eigenthümers darauf nicht angetragen worden war, und folglich durch diese Verabsäumung des Eigenthümers oder dessen Agenten jeder rechtliche Weg zur Erstattung unwiderruflich versperrt ist. Denn da von dem ebengedachten Gerichte eine simple Freigabe angenommen wurde, so war die Sache damit abgethan, und kann nun durch eine neue Anfoderung von

Kosten- und Schadenersatz nicht resuscitiret werden, indem dergleichen bey dem ersten Processe nicht urgirt worden war. Aus eben diesem Grunde kann davon auch nicht appellirt werden, da der Eigenthümer oder dessen Agent ordnungswidrigerweise nicht gegen dies Urtheil eigekommen ist, und solches ohne weitere Anfoderung angenommen hat, im Verwerfungsfalle aber hätte eine rechtliche Appellation Statt finden können. Was nun die ordentlichen Gerichte betrifft, an welche man ihm, sich zu wenden, gerathen hatte, so brauche ich nur zu bemerken, dafs diesen über dergleichen Gegenstände keine Gerichtsbarkeit zusteht, sondern das Prisensachen und alles was denen anhängt, als Kosten und Schaden und alles andere, ausschliefslich vor die Admiralitäts-Gerichte gehöre.

Ew. Herrlichkeit werden demnächst gütigst bemerken, dafs alles Ungemach dieses Falles, so drückend es auch immer ist, blofs aus dem Versäumnifs entspringt, welches der Eigenthümer oder dessen Agent sich zu Schulden kommen lassen, und welches Herr Soren damit zu rechtfertigen oder zu entschuldigen sucht, dafs er in dieser Hinsicht übel berathen sey. Eins von diesen Uebeln, nämlich die Nothwendigkeit der gänzlichen Verzichtleistung auf weitere Rechtshülfe habe ich bereits angedeutet. Und über diesen Punct

beschriebene Art verrichtet hat. Die Vergütung muſs nach dem Contracte mit den Eigenthümern der Isabelle eingerichtet, und die Sache, wie ich mit Grunde hoffen darf, mit möglichst geringer Verzögerung beendigt werden.

Zu gleicher Zeit gebe ich Ihnen anheim, die Mittel ausfindig zu machen, wie man den ganzen Betrag, oder einen Theil dessen, was den Eigenthümern der Isabelle für dieses Geschäft, welches sie doch nicht gehörig ausführten, bezahlt ist, wieder zurückerhalte. Ich bin

Meine Herren

Ihr ergebenster Diener

H. Dundas.

Auf erhaltene Nachricht von den günstigen Gesinnungen der Herren Grenville und Dundas, ihrer thätigen Verwendung, und dem über diesen Gegenstand mit andern Königl. Ministern geführten Briefwechsel, wurde dem Herrn Soren gerathen, er mögte die Abschriften dieser Correspondenz zu erhalten suchen. Er wandte sich also an das Transportamt, von welchem er unterm 7ten April 1799 unter andern auch die obigen, von Herrn Harding als mit den Originalen gleichlautend erklärten Copien der drey Briefe, empfing. —

Was für einen Bericht die Commissaire des Transport-Amts, in Gemäſsheit der Empfehlung des Herrn Dundas an die Herren der Schatzkammer von dem Falle abstatteten, hat Herr Soren nicht erfahren können. Man äuſserte bloſs, daſs verschiedene Mitglieder dafür hielten, die Herren der Schatzkammer müſsten eben sowol den an der Ladung erlittenen Verlust, als auch die Fracht für den Transport der Truppen bezahlen. Er begab sich also wieder vor das Schatzamt, und fuhr damit jeden Sitzungstag bis zum nächsten July-Monate fort, wo er denn durch Herrn Long erfuhr, daſs die Herren der Schatzkammer dem Transport-Amte aufgetragen hätten, ihm 500 Pfund Sterling auszuzahlen. Dies war ihm sehr unerwartet, da die Herren Tarleton und Backhouse für den Transport von ungefähr 60 Mann in dem Teneriffa Paketboote 1500 Pfund Sterling bezahlen müssen, und also nach diesem Maaſsstabe der Transport der noch übrigen 150 Mann in der Entreprise, sich auf 3750 Pfund Sterling belaufen würde. Herr Soren nahm sich daher die Erlaubniſs, Herrn Long über die Geringfügigkeit der Summe Vorstellung zu machen; — dieser aber versicherte ihn, daſs dies alles wäre, wozu er Befehl erhalten, und lieſs sich merken, daſs Herr Soren nichts zu hoffen hätte, wenn er dieses Anerbieten nicht annähme. Die

Verlegenheit, in welche dieser durch sein ganz zerstörtes Vermögen schon gerathen war, und seine getäuschten, einst so gegründeten schmeichelhaften Erwartungen in Ansehung des Erfolgs seiner Reise; seine Verdrieſslichkeiten während der langen Zeit, die seit der Wegnahme seines Schiffs verflossen war, und die Besorgniſs, Herrn Longs Wink möchte in Erfüllung gehen, brachten ihn zu dem Entschlusse, die angebotene Summe anzunehmen.

Das schwedische Schiff St. Jacob *), wurde 1666 von einem englischen Schiffe geplündert. Der Münzmeister in Stockholm, St. Croke, verlor dadurch Waren zu dem Belaufe von 280 L. Sterling, die erwiesenermaſsen sein Eigenthum waren. Man wandte sich an die englische Regierung um diesen Belauf ersetzt zu haben.

Sir Leoline Jenkins sagte in einem Gutachten an den König über diese Sache:

Ich bin gefragt worden ob Ew. Majestät, da der englische Capitain, der den Schaden zufügte, verstorben ist, und, wie man sagt, insolvent, auf irgend eine Weise zu Folge des 18ten Artikels des letzten

*) Life of Sir L. Jenkins II Vol. Pag. 749.

Tractats mit Schweden verpflichtet wären, Croke für diese Beraubung zu entschädigen?

Wenn dieser englische Capitain ein Kaper gewesen wäre und nicht, wie der Tractat es erheischte, Caution bestellet hätte; so bin ich unterthänigst der Meinung, daſs dieser Verlust aus dem öffentlichen Schatz ersetzet werden müſste, wie dies denn auch in dem Tractat festgesetzt ist. Allein da das Schiff dieses Capitains nicht unmittelbar in Ew. Majestät Diensten war; so geht der Artikel des Tractats nicht auf diesen Fall — —

Die Entschädigung des Beleidigten durch den öffentlichen Schatz ist bloſs auf den Fall beschränkt, wenn ein Kaper schwedischen Unterthanen Schaden zufügt, allein solche kann selbst dann auch nicht mehr gefodert werden, wenn derselbe die durch den Tractat verlangte Caution bestellt hat.

Da das englische Schiff keinen Kaperbrief hatte, so sehe ich nicht ein, wie Croke einen Rechtstitel hat, von Ew. Königlichen Entschädigung zu verlangen. Er hat (wofern die gnädige Freigebigkeit Ew. Majestät ihn nicht befriediget) die Executoren von Capitain Gerrand oder jedem andern, der bey dem spolio concurrirte, zu verfolgen, um sie zur gesetzlichen Verantwortung zu ziehen.

Sir Leoline Jenkins sagt in einem Gutachten an den König über diese Materie, in Betreff der Sache eines Schweden, Namens Cromsten, in welcher Individuen in Schottland Bürgschaft in einer Prisensache geleistet und sich darauf von da nach England entfernt hatten:

Ich habe über diese vor Ew. Königl. Majestät jetzt pendenten Sache mit Ew. Majestät Advocaten des Civilgerichtes consulirt. Wir sind über folgende Puncte einig:

1) Daſs die Verpflichtung aus dem Tractat mit Schweden, von Privat-Kapern Sicherheit zu fordern, von Seiten Ew. Königl. Majestät gehörig erfüllt sey, da in dieser Sache eine gesetzliche Sicherheit von dem Kaper gestellt worden ist, und daſs Ew. Majestät Schatzkammer nicht verpflichtet sey, den erlittenen Schaden gut zu machen, da alles, was von Ew. Majestät Seite der Tractat erfordert, gehörig erfüllt ist.

2) Daſs der Reclamant die Bürgschaftsverschreibung in Schottland ausgelöst erhalten müsse, und daſs er allenthalben in Ew. Majestät Staaten die Bürgen gerichtlich verfolgen könne.

3) Wenn der Registrator der Admiralität in Schottland die Verschreibung der Bürgen (the Bond) ausgeliefert hat, ohne hinreichende Macht dazu, so ist er, pro Persona für den Schaden verantwortlich; muſs

sodann aber in Schottland verklagt werden. Wenn er von dem Lord High Admiral dazu einen Befehl oder von dem Gerichte ein Decret erhielt; so mufs er dieses per Extensum produciren, damit Ew. Majestät über die Hinlänglichkeit desselben urtheilen können. Wenn der Registrator hinlänglich ermächtiget war, solche auszuliefern; so mufs dem Reclamanten ein Recours gegen den Lord High Admiral deshalb erlaubt seyn oder gegen die Richter der Admiralität, wenn ein solcher Befehl oder Decret, ohne die in solchen Fällen vorgeschriebenen Solennitäten der Gesetze zu beobachten, abgegeben wäre.

An Bord des dänischen Schiffes, die beiden Susannas, Capitain Braren *), wurde von den Engländern eine Ladung genommen, die man auf beigebrachten ferneren Beweis den 17ten July 1799 wieder freigab. Die Eigenthümer derselben hielten unter der Anzeige, dafs der Ertrag des Verkaufs weit unter dem ursprünglichen Werth sey, um Schadensersatz an.

Der Richter sagte: Dies ist ein unglücklicher Fall. Das Gericht wünscht es sehr, dafs dem Reclamanten volles Recht wiederfahre, allein in Hinsicht der Ladung kann es nicht geschehen. Da die Anhaltung

*) Robinson 2ter Band 1ster Theil Pag. 132.

durch die Erkennung des ferneren Beweises justificirt ist; so kann davon nicht mehr die Rede seyn. Die Frage ist sodann noch: ob die Captoren so unregelmäſsig verfahren haben, um dadurch verantwortlich zu werden? Man hat gesagt, es wäre sehr wünschenswerth gewesen, die Ladung hieher zu bringen; und daſs sie durch die Versendung nach einem andern Ort Zufällen ausgesetzt worden sey. Allein die Ladung wurde nach Livorno gebracht, wo beständig Commissarien der Admiralität sind. Man hat ferner gesagt, daſs durch einen zu frühzeitigen Verkauf ein Verlust entstanden sey. Vielleicht wäre es besser gewesen, wenn man gewartet hätte; allein man hat nicht behauptet, daſs der Verkauf aus einer böslichen Absicht oder auf irgend eine andere Weise zum Schaden des Eigenthums geschehen sey. Unter diesen Umständen denke ich nicht, daſs die Kaptoren für mehr als den reinen Ertrag verantwortlich sind, woferne nicht erwiesen werden kann, daſs sie sich cum mala fide betragen haben.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

In Hinsicht von Privatkapern ist kein anderer Regreſs, als gegen die Eigenthümer des Kapers, so weit ihr Vermögen zureicht, und gegen den Bürgen in Betreff der verbürgten Summe.

Ludewig der 14te verordnete zwar den 23sten Febr. 1674, daſs die Kapereigenthümer hinreichende Caution stellen sollten für allen Schaden, der durch ihre Kaper den Neutralen verursacht werden könnte *).

Allein in der Marine-Ordonance von 1681 bestimmte er die Caution auf 15000 Livres **).

Dies geschahe, wie Valin versichert ***), weil die Cautionsbestellung für unbestimmten Werth der Kaperey sehr geschadet hätte, und deshalb habe Ludewig der 14te dieselbe auf 15000 Livres festgesetzt. Er führt ferner an, daſs, obgleich der Bürge des Kapers nur bis zu 15000 Livres verbunden sey, so müsse der Kapereigenthümer selbst doch mit Haab und Gütern bis zur

*) Le Beau Tom. 1. Pag. 68.

**) Le Beau Tom. I. Pag. 92.

***) Commentaire sur l'ordonance de la marine Tom. II Pag. 222.

gänzlichen Gutmachung des Schadens haften, und könne keineswegs dadurch freikommen, wenn der Schaden gröfser wäre, dafs der Bürge die Summe von 15000 Livres bezahle und dafs er sein Kaperschiff noxae zu geben sich erbiete und zwar zu Folge des 13ten Artikels des Gesetzes vom 23sten July 1704 *) und des 17ten Artikels des Gesetzes vom 21sten October 1744 *). Wie dies denn auch gleichfalls aus dem 13ten Artikel des Reglements von 1778 hervorgeht.

Für Gouvernements-Schiffe hat sehr oft die Regierung eine Entschädigung geleistet, ohne die Neutralen an den oder die Befehlshaber der nehmenden Schiffe zu verweisen.

Eines der merkwürdigsten Beispiele davon ist folgender Beschlufs, welcher den 27sten Floreal im Jahre 3 in Betreff des dänischen, durch die französische Fregatte Fraternité genommenen Schiffes, die Stadt Altona genannt, Capitain van der Ohe Pasche, abgegeben wurde. Es lautet wie folget:

In Folge des dem Wohlfahrtsausschufs durch die Commission der Marine und Colonien in Betreff des dänischen circa 280 Tonnen grofsen, auf einer Reise von Lissabon mit Orangen, getrockneten Früchten

*) Le Beau Tom. I. Pag. 354.

**) Le Beau Tom. II. Pag. 10.

und Rosinen von der Fregatte la Fraternité genommenen Schiffes, die Stadt Altona, Capitain Gerd van der Ohe Paschen abgestatteten Berichtes, welcher enthält: daſs die am Bord befindlichen Papiere die dänische Qualität des Schiffes bewiesen, und maſsen es durch den Inhalt des Gesetzes vom 13ten Nivose Artikel 7 injungirt worden ist, die Tractaten, welche Frankreich mit den neutralen Mächten vereinigen, ihrem ganzen Inhalte nach zu respectiren und zu befolgen, und da der 28ste Artikel des Tractats vom 23sten August 1742, der durch die Convention vom 30sten Sept. 1749 verlängert worden, selbst die am Bord vorgefundenen feindlichen Waaren neutralisirt, es daraus folgte, daſs, wer auch der Eigenthümer der Ladung des Schiffes, die Stadt Altona, sey, dennoch die Anhaltung des Schiffes null und illegal wäre, daſs der dänische Capitain für den Schaden, der ihm durch die Anhaltung erwachsen, zu entschädigen sey, daſs da dieses Schiff, während es in der Gewalt der Franzosen gewesen wäre, Schiffbruch gelitten hätte, der Werth des Schiffes und der Ladung desselben bezahlt werden müſste, und daſs, da der Capitain ein anderes Schiff zum Ersatz für das Seinige verlangte, es gerecht schiene, ihm diese Bitte zu gewähren. — Beschlieſst der Wohlfahrtsausschuſs:

Art. 1. Die Anhaltung des dänischen Schiffes, die Stadt Altona, und der Ladung desselben, für null und illegal zu erklären.

Art. 2. Zum Ersatz für das Seinige ist dem Capitain ein anderes Schiff von demselben Alter und derselben Gröfse als das Seinige, welches unter den in Brest befindlichen Prisen auszusuchen ist, zu verabfolgen.

Art. 3. Nach Ausweise Beweisgewährender Papiere soll der Werth der Waaren, woraus die Ladung bestand, bezahlt werden.

In Rücksicht auf die Respectirung des Tractats mit Dännemark in Hinsicht der Ladung, ist dieser Beschlufs bey ihnen einzig. Allein in Rücksicht der von der Regierung geleisteten Entschädigung bey Schäden, die durch Regierungsschiffe veranlafst wurden, sind mehrere in Le Beau enthalten.

In Hinsicht des von Bremen nach Frankreich bestimmten, von dem französischen Regierungsschiffe Danae dennoch angehaltenen Schiffes, Endeavour, Capitain W. Obrien, welches beym Aufbringen nach Frankreich an der Insel Le Bas scheiterte, war unter andern den 9ten Brumaire im Jahr 5 ein ähnlicher Beschlufs abgegeben. Er besagte:

Art. 1. Die Anhaltung des americanischen Schiffes Endeavour wird für null erkläret.

Art. 2. In Erwägung dessen, daſs das besagte Schiff gescheitert ist, soll dem Capitain Obrien an dessen Stelle ein anderes gegeben werden.

Art. 3. Der Capitain Obrien ist auctorisirt, sich unter den nach Brest, oder nach andern Häfen der Republik geführten Prisen ein dem Schiffe the Endeavor gleiches auszuwählen. Dies Schiff soll durch den Capitain und durch Kunstverständige taxirt werden, die durch den Marineagenten gegen den Capitain Obrien zu wählen sind.

Art. 4. Die Waaren, welche der besagte Capitain an Bord des besagten Schiffes für seine eigene Rechnung verladen hatte, sollen ihm nach dem Facturenpreise bezahlt werden.

Art. 5. Es soll ihm nach dem Facturenbelaufe eine Vergütung zugestanden werden, die gleichfalls durch ihn und durch gegen ihn zu erwählende Schiedsrichter bestimmt werden soll.

Art. 6. Es soll dem Capitain ferner eine auf die vorhergenante Weise zu bestimmende Schadloshaltung für den Verlust der ihm durch die Scheiterung des Schiffes und durch die Einbusse seiner Sachen erwachsen ist, zugestanden werden *).

Bonaparte hat durch den Regierungsbeschluſs vom 22. Mai 1803 verordnet, daſs ein Kaper der unter 150 Mann führt, 37000 Franken, und wer darüber führt, 74000 Franken Kaution zu stellen habe, und daſs die Zahlungsfähigkeit sowohl des Kaperrheders als des Bürgen vor Ertheilung des Patentes gerichtlich constiren müsse.

*) Le Beau 3ter Theil Pag. 470.

VIERTER ABSCHNITT.

Von Widersetzung und eigener Befreiung aus der Kriegführenden Gewalt.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Kein Neutraler darf sich, in so ferne die Sache zur Cognition der englischen Admiralitätsgerichte kommen könnte, der Anhaltung, Durchsuchung und Wegnahme von Seiten der in dem kriegführenden Staate dazu ausdrücklich auctorisirten Personen im geringsten widersetzen. Sie durch Cours-Veränderung und andere Vorbeugungsmittel eludiren zu wollen, wird schon sowohl bey dem Captor als bey den Gerichten Verdacht erregen und Präsumptionen an die Hand geben.

Jetzt ist auch selbst unter Begleitung von Kriegsschiffen keine Widersetzung gegen Aufbringungen von Seiten bewafneter gehörig auctorisirter Staatsschiffe der Kriegführenden erlaubt.

Petersburger Convention Art. 6. §. 7.

Keine Freimachung, sie geschehe entweder mit Ge-

walt und Uebermannung, oder durch List und sich darbietende andere Gelegenheiten, ist im mindesten legal.

Das erste englische Gesetz, was diese Materie berührt, ist the black boock of Admiralty B. 7. and 8; ferner bezieht sich darauf die Cabinets-Ordre von 1664 Art. 12, welche besagt: „dafs, wenn irgend ein Schiff, welches der Königlichen Marine oder Kapern begegnet, sich in ein Gefecht einläfst oder Widerstand leistet, das besagte Schiff nebst Gütern für gesetzliche Prisen sollen erklärt werden," und die Proclamation von 1672, welche eine ähnliche Disposition enthält. In Folge dieser gesetzlichen Citaten, der distincten Auctorität von Vattel, und der Verordnungen anderer grofsen Seemächte, namentlich von Frankreich, nahm Sir W. Scott in der weiter unten vorkommenden merkwürdigen Entscheidung über das Schiff Maria, Capitain Paulsen, den 11ten Juny 1799 es an, dafs eine Regel des Völkerrechtes, wie dasselbe jetzt verstanden würde, besage: „dafs eine besonnene und fortdauernde Widersetzung von Seiten eines Neutralen gegen Nachsuchung eines gesetzlichen Kreuzers, die gesetzliche Folge der Confiscation nach sich ziehe."

Er sagt indefs bey eben dieser Gelegenheit, um den Widerspruch des englischen Verfahrens mit dieser

Regel zu beschönigen: „Ich will nicht behaupten, daſs diese Regel nicht in einzelnen Fällen aus Rücksichten der Freundschaft und Politik verletzt worden sey, durch welche die Administration dieser Art Gesetze in den Händen derjenigen Tribunäle, welche ein Recht haben, sie zu beobachten und anzuwenden, gemäſsiget wurde; denn kein Mensch kann behaupten, daſs ein Staat nicht von den Extremen seiner Rechte abzugehen befugt sey, und daſs dessen höchste Behörden nicht auctorisirt wären, zu bestimmen, in welchen Fällen dieses zu thun passend sey; und die Particulair-Kaper haben kein anderes Recht und keinen andern Rechtstitel, als welchen der Staat selbst unter diesen Fällen der Captur besitzen würde.

In Beziehung auf eine eigene, friedliche (peaceable) Befreiung eines Neutralen aus der Gewalt eines Krieg-führenden in Betreff des Schiffes Dispatch, Capitain Addison *) sagte Sir W. Scott den 5ten May 1801: „Man hat zugestanden, daſs eine Freimachung Statt gefunden habe, allein man hat es so vorzustellen ge-

*) Dies war der Fall eines dänischen Schiffes, welches von einem englischen Kreuzer genommen, aber den Händen des Prisenmeisters durch den vorigen neutralen Capitain und die neutrale Mannschaft, welche am Bord desselben

sucht, als wenn es eine bloſse civile, friedliche Freimachung gewesen wäre, und man hat dadurch gesucht, diese Freimachung von einer, in feindlicher Absicht unternommenen, zu distinguiren. Ich mögte mich gerne unterrichten lassen, was eine Freimachung anders seyn kann, als was der Ausdruck an und für sich besagt, nämlich eine Befreiung von der Gewalt durch Gewalt. Es ist evident, daſs diese Gewalt in dem vorliegenden Falle Statt fand.

Indem ich dies denn für einen Fall halte, worin eine gewaltsame Freimachung eines neutralen Schiffes aus den Händen eines gesetzlichen Kreuzers Statt fand; so ist das Gesetz darüber klar, und das Princip desselben ist auf die gesundesten Maximen der Gerechtigkeit und Menschlichkeit gegründet. Wenn es der neutralen Schiffsmannschaft erlaubt ist, zu Gewaltthätigkeiten zu schreiten, um sich dem Besitz zu entziehen, den ein gesetzlicher Kreuzer von ihrem Schiffe für den Endzweck einer legalen Untersuchung genommen hat, und wenn sie (wie man es zu benennen

gelassen war, entrissen wurde. Ein französischer Kaper brachte dasselbe nachmals auf; allein es wurde von dem ursprünglichen englischen Kaper demselben wieder abgejagt und nach St. Domingo aufgebracht.

beliebt hat) solchen von dem Commando des Schiffes wegschieben dürfen; so wird die Anhaltung von neutralen Schiffen eine Scene von wechselseitiger Feindschaft und Streit werden.

Die Mannschaft der neutralen Schiffe wird mit aller Strenge und Genauigkeit, welche man gegen wirkliche Kriegsgefangene ausübt, beobachtet werden; denn gleiche Maafsregeln der Vorsicht und des Mifstrauens werden nothwendig seyn, und das Betragen der gegen einander neutralen und befreundeten Nationen wird durch feindliche Handlungen, die gegenseitig von ihren Unterthanen verübt werden, verbittert. Gegenwärtig ist es die Pflicht des Kreuzers, so wie das jetzige Gesetz verstanden werden mufs, die Mannschaft eines, dem Anschein nach neutralen Schiffes, welches er, um den wahren Character desselben und dessen Ladung genauer zu untersuchen, in Besitz nimmt, mit aller vernünftigen Nachsicht zu behandeln. Es ist die Pflicht der Neutralen, die dergestallt in Besitz genommen sind, dafs sie sich nicht in einen Zustand als Feinde dadurch versetzen, dafs sie zu einem solchen Betragen ihre Zuflucht nehmen, welches blofs durch den Character der Feinde entschuldigt werden kann. Das Gesetz, nicht die Kräfte der Partheyen, mufs man als den Rächer des von der einen oder der

andern Parthey begangenen Unrechtes ansehen. Ich trage durchaus kein Bedenken, Schiff und Ladung der Condemnation aus dem Grunde unterwürfig zu erklären, weil die Partheyen sich selbst durch den Act einer feindseligen Widersetzlichkeit gegen gesetzliche Untersuchung, als Feinde gezeigt haben.

Die Entscheidung des Sir William Scott, die Maria, Capitain Paulsen, oder mit anderen Worten, die schwedische Convoy betreffend, ist jetzt selbst im Königlichen Conseil, wie die Zeitungen angeführt haben, pure confirmiret, und die Reclamanten sind in alle Kosten condemniret. Im December 1798 kam die Sache zuerst vor, und nachdem das Gericht befohlen hatte, daſs von Seiten beyder Partheyen ferner genauere Auskunft sollte gegeben werden in Betreff der Thatsachen, die zur Zeit der Wegnahme vorfielen, so wie in Ansehung der Instruction unter welcher die convoyirten Schiffe segelten und der Instruction der schwedischen Fregatte. Da eine Uebersetzung des Urtheils in Herrn v. Archenholz Minerva im Jahr 1799 enthalten, und da dieselbe aus dem Werke des Herrn Schlegels bekannt ist; so habe ich den Inhalt derselben hier nicht wiederholet. Ich glaube indeſs, daſs es den nordischen Lesern nicht uninteressant seyn wird, einen Auszug aus der Verhandlung der Advocaten, da

der Fall an sich ein Eigenthum von so grofsem Werthe betraf, da derselbe durch seine Folgen so wichtig geworden ist, und allenthalben im Norden eine lebhafte Indignation erregt hat, hier eingeschaltet zu finden.

Die Maria, Capitain Paulsen. *)

Dies war ein entscheidender Fall (a leading Case) in Betreff einer schwedischen Kauffarteiflotte, welche mit Pech, Theer, Hanf, Brettern und Eisen nach verschiedenen Häfen Frankreichs, Portugals und der Mittelländischen See bestimmt war, die, indem sie unter der Convoy eines Kriegsschiffes segelte, genommen wurde, und gegen welche in puncto einer verweigerten Zulassung der Visitation und Durchsuchung von Seiten brittischer Kaper ein gerichtliches Verfahren Statt fand. Auf Seiten der Kaptoren sagten der Königs-Advocat und Arnold, dafs, wenn der Fall in Betreff dieses Schiffes und seiner Ladung an und für sich betrachtet, uud von der allgemeinen Frage wegen der Convoyirung abgesondert werden sollte, viele Umstände, die darauf Bezug hätten, von sehr schlimmen Ansehen vorhanden wären. Angeblich ging das Schiff nach Genua, zu einer Zeit, wo dieser Hafen beinahe ein feindlicher Hafen durch die Connivirung

*) Man sehe Robinsons Werk im 1sten Theil Pag. 340.

aller Absichten der französischen Marine war, während dafs von demselben unsere Schiffe und Kreuzer durchaus abgewiesen wurden. Es seegelte unter dem Schutze des Certificats des französischen Consuls, in Gehorsam gegen das ungerechte Decret der französischen Regierung, und die Artikel, woraus die Ladung bestand, waren, ihrer Natur nach, contrebande Artikel. Es ist wahr, es sind solche Artikel, welche die Schweden jetzt in Kriegszeiten unter gewissen Umständen verschiffen dürfen, aber blofs unter einer stricten Beobachtung eines aufrichtigen Betragens; eines vollkommen neutralen Betragens, und, auf jeden Fall, unter dem Rechte des Vorkaufes bey einer der Kriegführenden Theile. Und ferner ist die Wahrheit dieser angeblichen Bestimmung auf Genua, durch die widersprechende Gewalt, welche dem Capitain verliehen war, sonst irgendwo hinzugehen, grofsem Verdachte ausgesetzt.

Dieses sind Umstände die an und für sich selbst ungünstig sind, aber sie erhalten einen noch mehr entscheidenden feindlichen Character, durch den Umstand, dafs das Schiff genommen wurde, während es unter dem Schutze einer bewaffneten Macht und in Gesellschaft derselben segelte, in der Absicht der Visitation und Durchsuchung von Seiten der Kreuzer aus

diesem Lande zu widerstehen. Die wirkliche Widersetzung gegen das legale Recht der Durchsuchung ist der Grund, warum man hauptsächlich behauptet, daſs dieser Fall zur Confiscation führe; denn, obgleich dieses Factum durch andere Umstände den Anschein und das Ansehen einer noch feindlicheren Natur erhält; so ist dieser doch allein hinreichend, die Strafe der Confiscation nach sich zu ziehen.

Das Recht der Visitation und Durchsuchung ist in Kriegszeiten, selbst bey den unschuldigsten Fällen, das begründetste Recht der kriegführenden Mächte, worauf die Verträge der Staaten in Europa sich beziehen und welches sie anerkennen. Alle speculativen Schriftsteller über das Völkerrecht haben solches eingeräumt. Bynkershoeck admittirt es ausdrücklich in diesen Worten:

Lib. I. Cap. 14.

Man hat es sich zu bemerken, daſs es allenthalben erlaubt ist, ein neutrales Schiff anzuhalten, damit es nicht bloſs aus der trügerischen Aussenseite, sondern aus den im Schiffe selbst vorgefundenen Instrumenten erhelle, daſs das Schiff neutral sey. — Und Vattel in L. III. bekennt, daſs die Strafe, welche die Contravention dieses Rechtes von Seiten neutraler Schiffe nach sich zieht, die Confiscation ist.

Selbst in Fällen, wo es möglich ist, dafs dieses Recht der Kreuzer ungerecht ausgeübt werden würde, ist Widersetzlichkeit nicht das legale Mittel dagegen, indem durch jeden See-Codex von Europa für ein regelmäfsiges und wirksames Mittel gesorgt ist, vermittelst der Verantwortlichkeit, wodurch die Kreuzer, wenn sie ungerechterweise ihr Recht ausgeübt haben, verpflichtet sind, Kosten und Schaden zu ersetzen. Wenn man diese Grundsätze einräumt, wie man sie denn auch wirklich bey einer der vorigen Verhandlungen eingeräumt hat; so wird es eine quaestio facti: ob eine solche feindliche Widersetzlichkeit vorhanden gewesen, welche die Partheyen der Strafe der Confiscation unterwirft? In dieser Hinsicht gesteht man zu, dafs die Instruction der schwedischen Regierung an den Befehlshaber der Convoy ihm es als einen positiven Befehl auflege, auf alle möglicheweise Durchsuchungen zu verhindern, und dafs Gewalt mit Gewalt vertrieben werden müfste. Dieses wurde durch die Convoy-Ordre in Ausübung gebracht. Sie lautet wie folget.

Convoy-Ordre an die Kauffartheyschiffe.

Allen Kauffarthey-Schiffen, so lange sie unter Convoy von Sr. Majestät Schiffen, Fregatten oder

Sloops sind, ist verboten es zu leiden, daſs Böte von irgend einer fremden Nation zum Durchsuchen und zum Visitiren bey ihnen an Bord kommen, und im Falle daſs solche Böte eine Intention zeigen, bey ihnen auf die Seite zu legen, so sollen die Schiffe von ihnen abdrehen.

Instruction an den Befehlshaber.

Im Fall der Obrist-Lieutenant Kriegs-Schiffen anderer Nationen begegnen sollte, einem oder mehreren, von welcher Flotte es seyn mag; so soll der Obrist-Lieutenant sie mit aller möglichen Freundschaft behandeln und keine Gelegenheit zu Feindseligkeiten geben; aber wenn sie irgend einem fremden bewaffneten Schiffe begegnen mögten, welches bey der Besprechung wünschen sollte, einen ferneren Beweis zu haben, daſs ihre Fregatte dem Könige von Schweden angehört, so hat der Obrist-Lieutenant durch die schwedische Flagge, und die schwedische Salutirung ihnen kund zu thun, daſs dem so sey; oder wenn man irgend eine Durchsuchung bey den Kauffarthey-Schiffen unter ihrer Convoy vornehmen wollte, welches so viel möglich zu verhindern ist, so hat der Obrist-Lieutenant, im Fall daſs man darauf bestehen sollte, und keine freundschaftliche Remonstrationen dagegen

gemacht werden könnten, vielmehr ihres freundschaftlichen Benehmens ungeachtet die Kauffarthey-Schiffe dennoch gewaltsam angegriffen werden sollten, Gewalt mit Gewalt zu vertreiben.

Durch diese Ordre ist den Kauffarthey-Schiffen verboten Visitation zu leiden; wenn irgend ein Boot, heiſst es, versuchte bey ihnen auf die Seite zu kommen, so hätten sie von demselben abzudrehen. Dies ist noch dazu durch alles, was zu der Zeit vorfiel, in Ausführung gebracht, und vorzüglich dadurch, daſs man gewaltsamerweise einen Officier, der von einem Schiffe Besitz genommen, entfernte, und ihn an Bord der Fregatte führte, und sodann durch das Bedauren, welches der Befehlshaber äuſserte, daſs er nicht Feuer gegeben habe, indem er betheuerte, daſs, wenn die Schiffe nicht des Nachts angehalten wären, er Widerstand geleistet haben würde.

Für die Reclamanten waren Laurence und Swabey. Sie sagten: die ursprüngliche Wichtigkeit dieser groſsen Frage, wie sie es unläugbar sey, werde durch die Art und Weise, womit sie vorgebracht und behandelt würde, noch vermehrt.

Die Reclamanten, fuhren sie fort, haben Ursache sich zu beklagen, daſs alles von Seiten der Kaptoren ex parte beygebracht worden ist. Die Instructionen

des schwedischen Befehlshabers sind in einer unauthentischen Form producirt, und bloſs unter einer Note von Seiten des Unter-Staatssecretairs introducirt. Man hat nicht bewiesen, daſs es die vollständige Instruction war; es kommt daher auf daſs Gericht an, den Ausspruch zu thun, in wie weit sie authentisch ist. Die Instructionen, in Folge welcher der englische Befehlshaber handelte, sind gänzlich vorenthalten worden. Was auf den Beweis von Seiten der Reclamanten Einfluſs hat, ist dies, daſs der Officier der schwedischen Fregatte weggeschickt wurde, seiner eigenen Regierung Rechenschaft abzulegen, wodurch die Partheyen des Vortheils seiner Aussage beraubt sind. Ungeachtet dieser Nachtheile kann man doch immerhin behaupten, daſs keine feindselige Handlungen gegen dieses Land begangen sind. Es war keine Disposition vorhanden von Seiten neutraler Schiffe ein Recht behaupten zu wollen, den Visitationen und Durchsuchungen der Kreuzer eines kriegführenden Staats widerstehen zu wollen. Ohne Zweifel kann man nicht argumentiren, daſs Neutrale bey jedem Falle das Recht haben, sich den Durchsuchungen zu widersetzen. Wenn eine solche speculative Doctrin von irgend einem Staate behauptet wird, so ist es dessen Sache sie zu vertheidigen. Bey dem gegenwär-

tigen Falle gründen wir uns nicht auf einen solchen Satz, sondern auf etwas das man in Hinsicht dieser wichtigen Frage in Betreff der Durchsuchungen übersehen zu haben scheint — auf einen Tractat nämlich, der zwischen beiden Ländern vorhanden ist — auf den von 1661 Art. 12. zwischen Schweden und England. Da ein bestimmter Tractat vorhanden ist; so ist es nicht erlaubt irgend etwas von Seiten des andern Staats wider diesen Vertrag zu präsumiren, oder über allgemeine Grundsätze zu disputiren, um die Kraft der Verbindlichkeit, die uns unserer Seits obliegt, aufzuheben. Durchsuchung ist in Folge dieses Tractats blofs auszuüben bey einer Weigerung die Certificate oder Schiffspapiere zu produciren, und in keinem andern Falle ist dieselbe zu rechtfertigen. Imgleichen mag ein starker Verdacht eine Anhaltung der Schiffe unter der Verbindlichkeit, Kosten und Schaden zu ersetzen, rechtfertigen. Aber durch die Art und Weise, wie diese Wegnahme effectuirt wurde (und das Ganze dieses Falles beruht auf dem Gange des Verfahrens) „geht unser Recht, was uns durch diesen Tractat zukommt, zu Ende, wenn wir nicht auf die Art und Weise verfahren haben, wie wir sollten, und wir haben nicht das Recht, der andern Parthey dasjenige als eine Aggression zu imputiren, was in Folge der Irregularitä-

ten unserer Seits entstand. Dieses sind die Grundsätze, durch welche man beabsichtiget den gegenwärtigen Reclam zu unterstützen. Ursprünglich und in ihrem natürlichen Zustande muſs diese Convoy als eine neutrale Convoy betrachtet werden, und daher liegt es den Kaptoren ob, durch irgend einen Act zu zeigen, daſs man von der Neutralität abwich; denn es kann nicht behauptet werden, daſs zu Folge irgend eines Rechtssystems, eine bloſse Intention (wenn sie auch erwiesen würde) hinreichend wäre, die Strafe einer wirklichen Beleidigung zu involviren. Es schien, daſs an einem der vorigen Tage das Gericht es einräumte, daſs eine gerechte Distinction zwischen zwey Arten von Convoys, zwischen der Convoy einer feindlichen und einer neutralen Macht, gemacht werden müſste. Die erste Art würde a priori mit einem feindlichen Character alle Schiffe stempeln, die unter der Protection derselben segelten, und es würde auf den Partheyen beruhen, sich von dem gegen sie entstehenden Verdacht zu befreyen. Daſs selbst in diesem Falle nichts weiter als eine Vermuthung entstehen würde, ist durch einen neulichen Fall von den Lords bestimmt worden. The Sampson, Barney, ein angeblich americanisches, bewaffnetes Schiff, segelte mit französischen Kreuzern zu der Zeit, da sie einige

englische Schiffe angriffen, und hatte durch Kampfsignale Communication mit den französischen Schiffen. Obgleich in diesem Falle in erster Instanz eine Condemnation erfolgte, so haben doch die Lords ferneren Beweis erkannt, um zu vergewissern, ob wirklicher Widerstand obwaltete.

Der Richter sagte — Ich lasse die Auctorität dieses Falles nicht in der Ausdehnung zu, die sie demselben geben. Die Frage ist immer noch unentschieden, obgleich die Lords wünschen mögen, von dem Facto so viel wie möglich in Erfahrung zu bringen.

Bey dem andern Falle, einer neutralen Convoy, ist kein Verdacht eines feindlichen Characters, der aus derselben entspringen könnte, vorhanden, und daher ist es die Sache des Kaptors zu zeigen, daſs bey diesem Falle ein wirklicher Widerstand vorhanden ist. Indem wir jetzt zu der Quaestio facti kommen, indem wir die Disposition des Tractats beständig vor Augen behalten, und indem wir bedenken, daſs ein Tractat da ist, der die Art und Weise des Verfahrens anordnet, und daſs beyde Partheyen verpflichtet sind, dem zu Folge zu verfahren, und daſs auch die Präsumptionen, die entstanden sind, den Worten dieses Vertrags zu Folge hätten entstehen und nicht fremdartig seyn müssen, so frägt sich's: wo wollen denn die Kaptoren

in dem Betragen dieser Partheyen einen wirklichen Widerstand finden? Man verläſst sich auf die Instructionen — aber sie sind general und zeigen auf keine Weise, eben so wenig wie die andern, dieser Transaction vorhergehenden, oder dieselbe begleitenden Umstände, eine Widersetzlichkeit gegen dieses Land an. Es ist notorisch, daſs zu der Zeit, als das französische Decret gegen die englischen Waaren erlassen wurde, welches nach Verdienst von allen Seiten getadelt ist, die schwedischen Kaufleute um eine Protection dieser Art anhielten, und daher ist es mehr wahrscheinlich, daſs ihnen dieselbe vielmehr gewährt ist, um sie gegen die französischen Kreuzer zu beschützen als gegen dieses Land. Die Befehle sind, ein freundschaftliches Betragen zu beobachten; aber daſs Gewalt mit Gewalt vertrieben werden solle. Ausdrücke, die man mit Unrecht anders auslegt, als es mit der Disposition des Tractats vereinbar ist, oder von welchen man voraussetzt, daſs sie mehr sagen wollen, als daſs die Stipulationen des Tractats getreulich erfüllet werden sollen. Was geschah denn zu der Zeit? War irgend etwas einer wirklichen persönlichen Widersetzlichkeit Aehnliches vorhanden? Sicher nicht. Durch das Zeugniſs des Herrn Dougal erhellt es, daſs nichts weniger als ein feindliches Betragen gegen die Wolverine ge-

zeigt sey, bis vier Tage in Discussionen zwischen den beiden Befehlshabern verflossen waren. Der schwedische Befehlshaber hatte ein Recht zu erwarten, daſs er zuerst angeredet würde. Zu Folge des Tractats hätten die Certificate gefordert werden sollen — wären sie nicht producirt worden; so hätte man die Schiffe durchsuchen können, und im Fall eines starken Verdachtes, hätte Anhaltung derselben erfolgen dürfen. Aber es ist die Frage: ob die Kaptoren auf diese Weise verfuhren? Wenn sie sich vielmehr im Widerspruche mit diesem über alle Formen hinwegsetzten und sagten, wir nehmen und halten an; so erhält die Sache ein anderes Ansehen, und wir haben kein Recht mehr von der andern Parthey eine strenge Beobachtung der Form zu verlangen. Wie man der Convoy zurief, was geschah von Seiten der Kaptoren? Von ihrer Seite erfolgte der erste Anschein von Drohung. Die englischen Schiffe forderten sogleich zur Uebergabe auf. Man fragte nach der Bestimmung; es erfolgte eine Antwort darauf — Aber man verlangte darauf keine Papiere; man versuchte nicht zu visitiren — Capitain Lawford sagt aus, daſs er, als eine kluge Maaſsregel, augenblicklich an die Admiralität um specielle Instructionen geschickt und Ordres erhalten, die Convoy anzuhalten. Bey der ersten Zusammenkunft communi-

cirte der schwedische Befehlshaber seine Instructionen mit der gröſsesten Bereitwilligkeit, woraus es erhellte, daſs dieselben seiner Meinung nach nichts feindseliges gegen dieses Land enthielten. Die Entfernung eines unbedeutenden Officiers, worauf man sich, als wenn dadurch Widersetzlichkeit ausgeübt wäre, bezogen hat, war mehr eine Formalität als eine wirkliche Opposition, die man als eine Art von Protest gegen das irregulaire Verfahren der Kaptoren gebrauchte, und die nicht einen Augenblick die wirkliche Tradition des Besitzes von Seiten der Kauffahrthey-Schiffe verzögerte. Die darauf folgenden Handlungen der Kaptoren erweisen noch immer mehr, wie wenig sie durch den Tractat bestimmt waren, und wie wenig sie selbst glaubten, daſs irgend eine Strafe der Confiscation durch diese Convoyirung ihnen zum Besten erwachsen sey. Anstatt der gewöhnlichen Forderung der Schiffspapiere, gleich bey der Aufbringung, verlangte man sie nicht eher als im August. Man gab sie nachmals an ein Schiff zurück, und bot allen, die nach neutralen Häfen bestimmt waren, an, absegeln zu dürfen; allein sie verweigerten es, ohne irgend eine Vergütung für die Detention abzugehen. Darauf stellte man zuerst ein gerichtliches Verfahren an in Hinsicht der Grundsätze von Convoyirung, welches aber nicht gut

gegen die Kauffahrtey-Schiffe erzwungen werden kann, da die Regierung die Fregatte hatte absegeln lassen, und es ablehnte, dies Verfahren des Befehlshabers als ein feindliches Benehmen gegen den Staat anzusehen. Aus diesen Gründen, und in Beziehung auf die vorige Praxis, zu Folge welcher es einzelne Fälle giebt, wo Restitutionen von Schiffen, die unter Convoy genommen wurden, erfolgten, und da keine Praejudicata von Condemnationen in Folge dieser Grundsätze allegiert sind; nimmt man an, dafs die Reclamanten nichts gethan haben, wodurch sie ihres neutralen Characters verlustig geworden wären, und dafs sie daher zur Forderung der Restitution berechtiget sind.

Ob das Segeln unter dem Schutze eines feindlichen bewaffneten Schiffes oder einer Convoy und die Signal-Communication während sich andere Kriegführende nähern und das bewaffnete Schiffengagiren, oder die Annahme und Befolgung von Verhaltungsbefehlen (Sailing instructions) die Folge der Confiscation in Aufbringungsfällen nach sich ziehe, ist eine Frage, die in dem Falle des Schiffes Sampson, Barney, vorkam und von den Lords of Appeal verneint worden zu seyn scheint; weil sie blofs die Präsumption eines feindlichen Characters darin zu finden schienen. Aus der

vorstehenden Verhandlung in der Sache der Maria, Capitain Paulsen, sieht man aber, daſs das Gericht in Doctor Commons dieses in besagtem Falle für nicht entschieden erachtete.

„ Die französischen und englischen Schriftsteller *) über Assecuranzen machen einen Unserschied zwischen Segeln unter Convoy und zwischen Segeln unter den Auspicien einer Convoy, ohne Verhaltungsbefehle von ihr zu haben, und ohne verbunden zu seyn, ihr zu folgen. Dieses letztere gesellschaftliche Segeln mit einer Convoy, um wo möglich immer in einer kaperfreyen Richtung zu segeln, scheint nach den in der englischen Admiralität geäuſserten Principien nicht für strafbar gehalten zu werden. Zu den Zeiten des ungerechten französischen Decretes in Betreff der englischen Waaren, segelten dänische und andere neutrale Schiffe häufig förmlich unter englischer Convoy. Die damalige Härte der Franzosen legte ihnen diese unangenehme Nothwendigkeit auf. Es leidet aber keinen Zweifel, daſs ein solches Segeln von neutralen Schiffen unter einer förmlichen Convoy eines Kriegführenden in Aufbringungsfällen den Reclam äuſserst schwierig machen wird.

*) Marshall Tom. I. Pag. 271.

Die englischen Assecuradeure haften in obigen Fällen auch nicht einmal. Es ist daher äufserst wichtig für neutrale Rheder und über Seehandelnde, den Capitainen jeden Versuch, sich bey Anhaltungen von Kapern zu widersetzen oder loszumachen, strenge zu verbieten. Ich habe Rheder gekannt, die ihren Capitainen das Gegentheil anbefahlen; wenn sie Gelegenheit dazu haben sollten; allein man wird nach den vorstehenden Entscheidungen überzeugt seyn, dafs sie dadurch sich selbst und alle Interessenten des Schiffes und der Ladung in ein Labyrinth von Schaden und Unannehmlichkeiten hätten verwickeln können. Um den obigen Satz, dafs die englischen Assecuradeure im Falle einer Widersetzlichkeit, oder Freimachung nicht haften, zu commentiren, führe ich folgende Entscheidungen aus der englischen Jurisprudenz an.

Die erste Entscheidung über diesen Punct war zwar ziemlich zu Gunsten der Neutralen, wurde aber durch spätere sehr limitirt. Es ist die Sache Saloucci contra Johnson *), die als Assecuranz-Sache anhängig gemacht wurde. Sie betraf eine Versicherung auf das toscanische Schiff Thetis, welches als neutral versichert und von den Spaniern condemnirt war. Die Assecu-

*) Park II. Pag. 364.

radeure hatten wegen der Condemnation den Versicherten die Bezahlung verweigert. Bey der Untersuchung der Sache ergab sich, dafs die Versicherten toscanische, in Livorno wohnende Unterthanen wären; dafs das Schiff, welches neutrale, nach London bestimmte Güter an Bord hatte, unter der Küste der Barbarey von einem spanischen Schiffe gekapert, nach Spanien gebracht, und daselbst als Prise condemnirt sey; dafs dieser Ausspruch zwar bey einer Appellation reformirt sey, allein bey einer nachmaligen Appellation an die letzte Instanz wäre die zweite Entscheidung ganz umgestofsen, und die erste confirmirt worden, und dafs die beiden nachstehenden Gründe die Condemnation veranlafst hätten.

1. Dafs das Schiff Thetis die Untersuchung verweigert und sich mit Gewalt widersetzt habe, indem er auf das Schiff der Spanier gefeuert hätte.

2. Dafs die Thetis keine Certepartie an Bord gehabt hätte.

Der Capitain hatte auf diese Gründe folgendes erwiedert:

1stens, dafs er den Spaniern widerstanden und auf sie gefeuert hätte, weil sie ihm unter einer falschen Flagge zugerufen.

2tens, dafs er seine Ladung einzeln eingenommen,

folglich Stückgüter geladen und sein Schiff an keinen Einzelnen verfrachtet habe, in welchem Falle ein Manifest, ohne eine Certepartie, hinreichend sey.

Die Entscheidung der letzten Instanz gesteht die Neutralität des Schiffes ein; indem sie die Worte enthält „die Thetis, ein Toskanisches Schiff.“

Bey der Abgebung ihrer Stimmen äufserten sich folgende Richter in Kings-Bench zu Gunsten der Neutralen. Herr Willer sagte: Dies ist sichtbar ein neutrales Schiff. Es wurde in dem Vortrage der Advocaten von criminellem Betruge gesprochen; allein ich glaube, dafs das Betragen des Capitains in diesem Falle nicht dafür ausgegeben werden kann.

Den zweiten Grund der Condemnation haben die Beklagten von selbst aufgegeben und die übrigbleibende Frage ist; ob der Capitain sich einen solchen Bruch der Neutralität hat zu Schulden kommen lassen, dafs die Rheder dadurch afficirt werden. Wenn ein Schiff neutral ist und angehalten wird, so müssen diejenigen, welche es anhalten, für den Aufenthalt gerecht werden. Man hat aber gesagt, dafs ein Schiff aufgehalten werden darf, um durchsucht zu werden. Ich finde keine Auctorität für eine solche Behauptung, überdies sind die Umstände hier sehr verdächtig. Es scheint, dafs der Capitain sich zweck-

mäſsig benommen hat. Das Aufhalten eines Schiffes (Stoppage) ist allezeit auf Gefahr des Nehmers.

Herr Ashtrust sagte: Ich nehme den Grundsatz, den man vor diesem Gerichte aufgestellt hat, für wahr an, daſs nämlich ein für neutral angegebenes Schiff sich dergestalt betragen muſs, daſs es seine Neutralität nicht verscherzet; allein die Thatsachen dieses Falles lassen die Application davon nicht zu. Ich finde es nicht, daſs ein neutrales Schiff zur Durchsuchung submittiren muſs. Es ist vielmehr der Act einer Uebermacht, welchem man widersteht, wenn man stark genug ist, und das Recht reducirt sich auf diesen Satz, daſs der Durchsucher es auf seine Gefahr thut. Findet er irgend einen contrebanden Artickel, oder feindliches Eigenthum; so ist er gerechtfertiget, wenn nicht, so bezahlt er die Kosten. Ist etwas in diesem Falle, um die Durchsuchung zu rechtfertigen? gewiſs nicht, denn die Ladung war neutral.

Herr Buller sagte: Es ist nicht nöthig, daſs ich hier mein Gutachten in Betreff von Barratterie gebe, welches ich für eine freiwillige, absichtliche Handlung des Capitains zum Schaden des Rheders halte. Hier würde Barratterie gewesen seyn, wenn ein Act vorhanden gewesen, wodurch die Neutralität verscherzet wäre. Ich stimme der Meinung nicht bey, daſs das

Eigenthum während der ganzen Reise neutral verbleiben müsse. Wenn es zur Zeit des Versegelns neutral ist, so ist dies hinreichend, und wenn am folgenden Tage ein Krieg ausbricht, so ist der Assecuradeur verantwortlich. Die Antwort, welche man auf die Aufforderung zum Durchsuchen gegeben hat, dafs die Parthey es auf ihre Gefahr thue, ist entscheidend. Die Praxis der Admiralität confirmirt sie, da sie im Falle eines nicht passenden Anhaltens Kosten erkannt, welches sie nicht thun würde, wenn neutrale Schiffe unter allen Umständen aufgehalten werden dürften. Anhaltung in Folge particulairer Gesetze, welche keinen Theil des Völkerrechtes ausmachen, ist ein in Folge der Police übernommener Risico. Anfänglich verglich ich diesen Fall bey mir selbst mit dem einer illegalen Reise, allein sie sind auf keine Weise ähnlich; denn ein Schiff ist blofs verpflichtet Notiz von den Gesetzen desjenigen Landes zu nehmen, von welchem es ausgesegelt ist und nach welchem es hinsegelt, allein nicht von den particulairen Gesetzen anderer Mächte.

In Folge dieser Gutachten wurde die Entscheidung zu Gunsten des Klägers gefället.

Die Ratio decidendi, sagt Herr Marshall, bey dieser Entscheidung scheint gewesen zu seyn, dafs, da

die Wegnahme und Condemnation blofs von den particulairen Gesetzen von Spanien gut geheifsen zu seyn schien, diese Entscheidung kein Beweis seyn könnte, dafs das Schiff seiner Neutralität verlustig gegangen sey. Man lernet aus den Acten die spanische Verordnung nicht kennen. Die Entscheidung sagt blofs, dafs das Schiff sich geweigert, sich einer Durchsuchung zu unterwerfen, dafs es mit Gewalt Widerstand geleistet, und dadurch die spanischen Befehle für Kreuzer übertreten habe. Wenn diese Befehle für Kreuzer bestimmten, dafs ein neutrales Schiff, welches sich einer Durchsuchung widersetzen würde, angehalten und confiscirt werden sollte; so würde alsdann die Frage gewesen seyn, ob solche Befehle von dem Völkerrechte gut geheifsen würden? Wäre dies der Fall; so würde durch Widersetzung die Neutralität verscherzet und ein gerechter Grund zur Captur und Confiscation vorhanden gewesen seyn.

Dafs das Völkerrecht jedem Kreuzer eines kriegführenden Landes das Recht zur Visitation und Durchsuchung gebe, und dafs die Widersetzung gegen dieses Recht den Verlust der Neutralität nach sich ziehe, scheint in neueren Zeiten die Meinung des Gerichtes in Kings-Bench gewesen zu seyn. Wie dies aus der Sache der Dispatch erhellt. Am Bord dieses Schiffes

waren, wie die Police sagte, Güter in und von St. Thomas nach Havannah versichert, unter der Angabe: „dafs das Schiff und die Ladung dänisches Eigenthum wären.“ Bey der Klage aus der Police, um einen ganzen durch Wegnahme erlittenen Schaden einzufordern, erhellte es, dafs Schiff und Ladung das Eigenthum von dänischen, auf der Insel St. Thomas wohnenden Unterthanen waren, und dafs das Schiff bey seinem Absegeln alle diejenigen Papiere am Bord gehabt, welche dänische Schiffe gewöhnlich führen; dafs es durch das englische Kriegsschiff Pelican genommen und durch die Entscheidung eines brittischen Vice-Admiralitätsgerichtes auf St. Domingo condemnirt worden sey, deren Inhalt besage: „dafs benanntes dänisches Schiff Dispatch, mit einer Ladung dänischen Eigenthums am Bord, zu Folge der Gesetze des Völkerrechtes und des Krieges und bestehender Tractaten durch den Capitain des Pelican angehalten und genommen, und durch ihn nach dem Hafen Mole St. Nicolas, unter dem Commando eines Midshipmans als Prisenmeisters, und zweyer Matrosen abgeschickt worden sey, um daselbst legaler Weise untersucht zu werden; dafs der Capitain und die Mannschaft des Schiffes Dispatch als dänische Unterthanen in directer Verletzung und Brechung der Neutralität, gegen das Völkerrecht und

gegen die Treue der Tractaten mit Gewalt und Macht auf ein verabgeredetes Zeichen den besagten Prisenmeister und die beiden Matrosen nahe vor dem Hafen aus dem Besitze des Schiffes und der Ladung gesetzet, und selbst so lange wieder in dem Besitze gebleiben, bis sie von einem französischen Kaper noch einmal genommen wären, und daſs die Dispatch darauf zuletzt von dem Pelican wieder genommen worden sey."
Worauf der Richter, nachdem er seine Gründe weitläuftig angegeben hatte, Schiff und Ladung für eine gesetzliche Prise erklärte und sie condemnirte.

Von den Klägern wurde behauptet, die Entscheidung verneine es nicht, daſs Schiff und Ladung ursprüngli h neutral gewesen wären; sondern sie gebe bloſs Facta an, aus welchen das Gericht folgere, daſs das Schiff nachmals seine Neutralität verscherzet habe, und daſs diese Thatsachen, wenn sie untersuchet würden, diese Folgerung nicht rechtfertigen könnten, da durch die Verträge mit England dänische Schiffe nicht verpflichtet wären, sich die Durchsuchung gefallen zu lassen, noch viel weniger es zu leiden, daſs mit Gewalt Besitz von ihnen genommen, und sie dadurch von dem Cours ihrer Reise abgeführt würden, und daſs nach dem Völkerrechte ein neutrales Schiff nicht verpflichtet wäre, sich der Durchsuchung zu

submittiren, wie solches aus der Entscheidung in der Sache Saloucci contra Johnson erhelle. Der Advocat des Klägers setzte noch hinzu, daſs selbst, wenn ein solches Durchsuchungsrecht existire, der Act des Capitains und der Mannschaft, wodurch sie sich demselben widersetzten, aufs höchste eine Barratterie sey, für welche der Assecuradeur verantwortlich wäre. Allein da die Klage nicht angegeben, daſs der Verlust durch Barratterie erlitten sey, so muſste dieser Grund aufgegeben werden.

Das Gericht entschied, die Sentenz sey ein hinreichender Beweis, daſs das Schiff sich einen Bruch seiner Neutralität habe zu Schulden kommen lassen, und daſs daher der Kläger kein Recht habe, von den Assecuradeuren Ersatz zu fordern. Der Lord Kenyon (der Oberrichter) sagte: „die Sache Saloucci contra „Johnson scheint wenigstens nach dem Grundsatze „entschieden zu seyn, daſs die arbitrairen Verfügun„gen eines Landes nicht die Rechte der Unterthanen „eines andern ausschlieſsen können, und daſs Ge„richtshöfe nach den anerkannten Grundsätzen des „Völkerrechtes und nach den, zwischen den Staaten „geltenden Tractaten, verfahren müssen.“ Der Fall sagt, daſs ein für neutral in der Police angegebenes Schiff, so geführt werden müsse, daſs die Neutralität

desselben nicht verscherzet wird. Wurde dieses Schiff so geführt? Die Entscheidung des Admiralitätsgerichtes, welche wir nicht revidiren können, hat ausdrücklich bestimmt: „dafs der Capitain und die Mannschaft „der Dispatch in directer Verletzung und Uebertretung „ihrer Neutralität als dänische Unterthanen und gegen „die Treue der Verträge mit Gewalt das Schiff genom„men, und sich in Besitz desselben gesetzt hätten.“ Wenn wir das Gericht eingesetzt hätten, so würden wir vielleicht aus den angegebenen Thatsachen einen anderen Schlufs gezogen haben — allein wir sind jetzt auf diese Entscheidung verwiesen. Daher glaube ich, obgleich ich dem Falle Saloucci contra Johnson nicht contradicire, dafs der Beklagte einen Ausspruch zu seinem Vortheile von uns verlangen kann. Was die Frage über das Durchsuchungsrecht in Hinsicht der Neutralen betrifft; so wurde in diesem Lande vor der letzten bewaffneten Neutralität angenommen, und dem zu Folge in vielen Fällen entschieden, dafs das Durchsuchungsrecht einen Theil des Völkerrechts ausmache: und man glaubte, dafs dies in der gesunden Vernunft begründet sey. Der Richter, Herr Lawrence, sagte: „die Gründe, welche man aus der Sache Saloucci contra Johnson hergenommen hat, beruhen „auf der Voraussetzung, dafs ein Punct in dieser

„Sache entschieden sey, der in der That nicht darin
„entschieden wurde; nämlich dieser, daſs dieses Ge-
„richt die Entscheidung eines Admiralitätsgerichtes,
„welches den Ausspruch that, daſs ein Schiff seiner
„Neutralität verlustig gegangen sey, revidiren könne,
„denn es war in dem Falle durch ein Admiralitäts-
„gericht nicht entschieden, daſs das Schiff seiner Neu-
„tralität verlustig gegangen sey. Allein wenn wir auf
„die Gründe dieser vor uns liegenden Entscheidung
„blicken; so können wir nicht umhin einzusehen,
„daſs das Schiff, bloſs deswegen, weil es seine Neu-
„tralität verscherzet und gegen die Gesetze des Völker-
„rechtes, und gegen die Treue der Tractaten gehandelt
„hatte, condemnirt worden ist."

Das Urtheil in dieser Sache wurde im Jahre 1799, wie Herr Park Pag. 365 bezeugt, nach obiger Verhandlung zu Gunsten des Beklagten abgegeben.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Eine der ältesten französischen gesetzlichen Dispositionen über diesen Gegenstand ist in einem Edicte vom März 1584 §. 65 enthalten.

Der Paragraph besagt, die „pour chercher l'aventure de profiter sur l'ennemi" legitimer Weise bewaffneten Schiffe, müssen auf die Schiffe, die ihnen zu Gesicht kommen, zuhalten, um zu wissen, ob sie befreundet oder feindlich sind, da der gröfste Theil der Schiffe der besagten Freunde und Alliirten eben so gebauet ist, als die feindlichen, auch deswegen, weil oft in den besagten Schiffen der Freunde und Alliirten Waaren enthalten sind, die den Feinden zugehören, oder die wenigstens verboten sind. Wir haben, um unsere Leute und Unterthanen über Obiges aufzuklären, damit sie keine Fehler oder Irthümer, wofür sie verantwortlich sind, sich zu Schulden kommen lassen, befohlen, und befehlen, dafs wenn unsern oder unserer Unterthanen bewaffneten Schiffen, ein oder mehrere Schiffe, es mögen befreundete, alliirte oder andere seyn, zu Gesicht kommen, sie darauf zuzuhalten und sie durch einen Schufs aufzufo-

dern haben, ihre Segel beyzudrehen, und wenn sie solches nach der Auffoderung nicht thun, mit Artillerie zu beschieſsen, bis sie durch Gewalt dazu gezwungen werden. Wenn, indem sie dieses thun, durch die Verwegenheit oder Hartnäckigkeit derjenigen, die in dem besagten Schiffe sind, es zu einem Gefechte kommt, und solche dadurch genommen werden, so wollen wir und nehmen wir an, daſs diese Prisen für gut zu erachten und zu erklären sind. *)

Die französische Marine-Ordonance von 1681 **) in dem Titel von den Prisen, besagt im 12ten Artikel:

Jedes Schiff, welches nach der Aufforderung, die an dasselbe von Seiten der Schiffe, welche von uns oder unsern Unterthanen bewaffnet sind, geschehen ist, seine Segel beyzudrehen weigert, kann dazu durch Artillerie oder anderweitig gezwungen werden, und im Falle eines Widerstandes und Gefechtes wird dasselbe eine gute Prise seyn.

Le Beau sagt in seinem Code, daſs diese Disposition durch die vorher angeführte Gesetzesstelle explicirt werde.

Obgleich es in der Marine-Ordonance heiſst, im

*) Le Beau Tom. 1. Pag. 28.

**) Le Beau Tom. 1. Pag. 99.

Falle des Widerstandes und des Gefechtes; so versichert Valin in seinem kleinen Commentar Pag. 81, wie Sir William Scott bezeugt, daſs, obgleich diese Bedingung conjunctiv sey, die Widersetzung allein hinreichend wäre, eine Condemnation zu involviren. In mehreren Tractaten Frankreichs war dies auch stipulirt, namentlich in dem Tractate mit Hamburg von 1769, worin es im 20sten Art. heiſst: im Falle des Widerstandes oder Gefechtes sollen die Hamburger Schiffe gute Prisen seyn. *)

Zu den Zeiten des Directorii und früher während des Französischen Revolutions-Krieges, haben die Franzosen viele neutrale Schiffe, bloſs unter dem Vorwande aufgebracht, weil sie einige Canonen und einiges Pulver am Bord hatten.

In dem Falle des Caninholm, Capitain John Alcock, urgirten die Captoren, daſs der Capitain nach dem Aufforderungs-Schusse, Anstalten gemacht habe, sich vertheidigen zu wollen. Der Genommene antwortete, daſs er bloſs Vertheidigungsanstalten getroffen, weil die Landes-Flagge des Kapers nicht sichtbar gewesen sey, daſs, sobald er diese gesehen, er augenblicklich gehorcht habe. Weil andere Condemnationsgründe vorhanden waren; so giengen die Rich-

*) Le Beau Tom. 2. Pag. 241.

ter nicht in das Detail dieses Streitpunctes. Jede Mine von Seiten der Neutralen, Widerstand machen zu wollen, ist gewifs von gefährlichen Folgen, eben sowohl nach den englischen, als nach den französischen Principien für Schiff und Ladung, woferne nicht liberalere Grundsätze, wie bis jetzt, in den Prisengerichten obsiegen werden. Bonaparte hat die oben angeführte Disposition der Marine-Ordonance erneuert unterm 2ten Prairial im Jahr 11.

Das americanische Schiff, Rodolph Frederick, Capitain Crocker, von Boston mit Caffe und Zucker nach London bestimmt, wurde den 11ten Frimaire im Jahre 8 von dem französischen Kaper la Laure zur Uebergabe aufgefodert. Es hatte bey den damaligen Mifshelligkeiten zwischen Frankreich und America einen Kaperbrief am Bord. Es liefs sich daher mit dem französischen Kaper in ein Gefe ht ein. Der americanische Capitain wurde aber im Anfang desselben verwundet. Der französische Kaper war für den Americaner zu stark und durch die Verwundung des Capitains sank der Muth der Mannschaft. Einer von ihnen strich die Flagge ohne Ordre. Der Steuermann, der das Commando hatte, wufste dies nicht und liefs noch einige Canonen nach dem abbrennen, wodurch einige Franzosen verwundet wurden. Sobald er erfuhr, was geschehen war, ergab er sich.

zu schlagen und hat mehrere Leute des französischen Kapers verwundet, die auf seine Unterwerfung vertrauend, die Waffen abgelegt hatten.

Obgleich das bey der Wegnahme abgehaltene Protocoll das Schiessen nach dem Streichen der Flagge nicht positive erwähnt; so muss dieser Umstand doch als gewiss angenommen werden und würde nach den Kriegsgesetzen den Tod nach sich ziehen dürfen. Der Kaper hatte den Edelmuth gehabt, sich dieses schrecklichen Rechtes nicht zu bedienen. Er hat vielmehr dem genommenen Capitain und seiner Mannschaft alle Hülfe geleistet *).

Es ist gewiss, dass wenn er die Genommenen massacrirt hätte, so würde er etwas sehr Grausames, aber etwas sehr Legales gethan haben; weil er nach dem Kriegsgesetze würde gehandelt haben und Schiff und Ladung würden ihm ohne Widerstreit zuerkannt seyn. Werden sie ihn heute einer so theuer und so edelmüthig erkauften Eroberung zu Gunsten eines Mannes berauben, der in seiner Hinsicht die Gesetze des Krieges, des Naturrechtes und der Moral verletzt hat?

Grotius giebt dem Sieger das Recht, den Ueber-

*) Indess die Bagage des Capitains und der Mannschaft war doch bey der Wegnahme geplündert worden.

wundenen zu tödten. Diese, aus dem Kriegsstande entsprungenen Principien sind vor dem Lichte einer menschlicheren Philosophie verschwunden.

Der Verfasser des Contract social hat die Abscheulichkeit und die Absurdität derselben dargethan. Er hat bewiesen, daſs der Krieg keine Beziehungen von Menschen gegen Menschen; sondern von Staaten gegen Staaten veranlasse, worin die Individuen nur zufällig Feinde wären, nicht als Menschen, nicht als Bürger, sondern als Soldaten; nicht als Mitglieder des Vaterlandes, sondern als seine Vertheidiger.

Dieses Princip, sagt er, ist den Maximen aller Zeiten und der Praxis aller policirten Völker conform. Die Kriegserklärungen sind mehr Bekanntmachungen an die Mächte als an ihre Unterthanen. Allein, fügte er hinzu, der Fremde, er sey König oder Individuum, der die Bürger eines anderen Staates ohne Kriegserklärung beraubt, tödtet oder gefangen nimmt, ist kein Feind — sondern ein Räuber.

Das Ende des Krieges ist die Zerstöhrung des feindlichen Staats. Man hat zu dem Ende das Recht seine Vertheidiger, die bewaffnet sind, zu tödten. Allein so bald sie die Waffen ablegen oder sich ergeben, hören sie auf Feinde oder Instrumente der Feinde zu seyn, sie werden wieder bloſse Menschen und man

hat kein Recht mehr über ihr Leben. Aus der Natur der Sache, sagt er, entspringen diese Grundsätze und sind in der Vernunft gegründet.

Wenn man nach dem sanftesten der Menschen das Recht hat, die Vertheidiger des feindlichen Staats, die Waffen führen, zu tödten, so muſs sich aus stärkeren Gründen dieses Recht auf diejenigen ausdehnen, die, nachdem sie die Gnade des Siegers angefleht haben, die Niederträchtigkeit besitzen, das Gefecht zu erneuern. Der Kaper hat die Genommenen dadurch, daſs er ihnen das Leben gelassen hat, worüber er disponiren konnte, eine wahre Gnade erzeigt.

Wenn die Verletzung des Völkerrechts, der Verträge von Nationen mit Nationen, wenn das bloſse Werfen von Papieren ins Meer hinreichet, Schiff und Ladung zu confisciren, wie viel eher muſs dies die Verletzung des Kriegsrechtes und des Naturrechtes thun, dieses ersten Gesetzes, welches allen anderen zur Basis dient.

Der Mensch, der dieses verachtet und verletzt, verdient nicht den Namen Mensch. Er ist ein Räuber, ein Mörder, ein Feind des menschlichen Geschlechts, der kein Gesetz für sich anführen kann und sich freiwillig auſser der Linie aller Gesetze gestellt hat.

Ich denke, daſs dieses Recht wenigstens das Schiff

und die Ladung treffen müsse. Da der Schuldige nicht persönlich bestraft werden kann, so sey er es wenigstens an seinem Vermögen, und dann ist demselben, was ihn betrifft, eben so viele Gnade als Recht wiederfahren.

Aus diesen Betrachtungen trage ich auf die Confiscation von Schiff und Ladung zu Gunsten des Kapers la Laure an. Sie geschah einstimmig von dem Conseil.

Montigny Monplaisir, ein Mitglied desselben, sagte: Man entschuldigt sich mit der Verwundung des Capitains und der Unordnung die darüber im Schiffe entstand; allein es ist ein Princip, dafs die Auctorität nie an Bord stirbt.

Man würde die americanische Regierung beleidigen, wenn man denken wollte, dafs es die Beschützerin eines solchen Attentates würde. Die Confiscation von Schiff und Ladung ist eine gerechte Schadloshaltung, die man dem Kaper nicht versagen kann.

FÜNFTER ABSCHNITT.

Von der Fahrt der Neutralen mit Schiffen, die von einem Kriegführenden genommen, mit Fahrzeugen, die in feindlichen Ländern angekauft worden sind, und mit Prisen-Schiffen.

ERSTES KAPITEL.

Nach den Grundsätzen der Engländer.

Eine mehr oder weniger förmliche, für legal gehaltene Condemnation ist durchaus nach den englischen Gesetzen erforderlich, um eine Prise legalerweise besitzen und veralieniren zu können.

Das Schiff Nostra Signora de los Angelos, Capitain Saxagosa, war als englische Prise von einem französischen Kaper genommen, in einen spanischen Hafen geführt und von demselben 1795 an einen Spanier verkauft worden, ehe der Krieg mit England ausbrach. Da es 1796 in den Hafen von London kam, so ward von dem vorigen englischen Eigner bey der Admirali-

tät vor dem Ausbruch der Feindseligkeiten mit Spanien eine rei Vindication anhängig gemacht, und ein gerichtliches Verfahren gegen das Schiff erhoben, da dasselbe nicht durch eine Condemnation legaliter auf den Franzosen war übertragen worden. Da dieses Schiff dem Anscheine nach ein spanisches war; so wurde es beym Ausbruche der Feindseligkeiten als ein solches von der Krone und zwar als ihr verfallen, reclamirt, und dieselbe kam interveniendo deshalb ein.

Bey der Verhandlung gestand der Königsadvocat zu, daſs die Krone in die Stelle des spanischen Eigners getreten sey, daſs, da der Spanier würde aufgefodert worden seyn, seinen Rechtstitel dadurch zu justificiren, daſs er zeigte, es sey eine legale Condemnation erfolgt, und daſs, da die Krone dies nicht zeigen könnte, daher auch gegen die Restitution des Schiffes nichts einzuwenden sey *).

Wenn eine Condemnation in einem im Kriege begriffenen Lande, dessen Regierung von keiner Macht anerkannt ist, oder gegen welches die gewöhnlichen Gesetze des Krieges nicht beobachtet, und dessen Gerichte daher nicht für competent erkannt werden, erfolgt ist, so ist der Ankauf derselben sehr gefährlich

*) Robinson Tom. III. Pars II. Pag. 287.

für Neutrale, in so ferne die Gültigkeit ihres Eigenthumsrechtes in der englischen Admiralität zur Sprache kommen kann.

Im Anfange des americanischen Krieges kam dieser Gegenstand in Betreff der von den americanischen Gerichten condemnirten Schiffe zur Sprache. In der Sache des Hendrik und Alida war von einem Zeugen ausgesagt, daſs das Schiff Engländern angehört habe, von Americanern genommen und nachmals an Holländer verkauft wäre. Sir James Marriot *), damals Königsadvocat in der Admiralität, äuſserte bey dieser Gelegenheit, „wenn es erhellen sollte, daſs die holländischen Reclamanten dieses Schiff selbst für einen „gehörigen und adäquaten Preis gekauft hätten, so „würde es eine groſse Frage seyn: ob kraft des Völkerrechtes und der zwischen beiden Ländern vorhandenen Tractaten eine solche Transferirung gültig „seyn könne? Diese Frage ist an und für sich „äuſserst wichtig.“

Die Spanier weigerten sich bey dem Abfall der Niederlande sehr lange, holländische Condemnationen für gültig zu erkennen. Die Materie wurde im americanischen Kriege nicht gerichtlich entschieden, weil

*) Marriot Pag. 96.

die Engländer sich bald bequemen mufsten mit den Americanern bonne guerre zu machen.

In Hinsicht des anarchischen und ungewissen Zustandes von Domingo in dem Revolutionskriege wurde es sehr unsicher, daselbst condemnirte Schiffe zu kaufen. Herr Robinson führt eine in der Admiralität den 25sten April 1799 in Betreff des Schiffes Thomas, Capitain M'Quay, vorgekommene Sache an, welche diese Materie berührt.

Dies war ein von den Sclaven am Bord genommenes brittisches Sclaven-Schiff, welches nachher von einer englischen Fregatte, die Thames, Capitain Luckge, wieder genommen war. Es wurde nach St. Domingo geführt, und daselbst in Folge des Decretes eines anmafslichen Admiralitätsgerichtes, das daselbst ohne Auctorität errichtet war, verurtheilt und verkauft. Da das Schiff nachher in den Hafen von Liverpool kam, ward nun von Seiten des Herrn Clerke, des vorigen Besitzers, um einen Arrestbefehl angesucht, es retiniren zu dürfen.

Das Gericht sagte: Dies ist ohne Zweifel ein öffentlicher Verkauf, aber von einem Gerichtshofe, der keine Jurisdiction hatte. Das Verfahren ist daher nicht blofs irregulär, sondern null und nichtig. Es ist die Sache des Käufers,

hierauf sowohl als auf den Verkäufer zu sehen *)

Obgleich diese Materie durch Präjudicate nicht directe so sehr erläutert ist, wie die nachfolgenden Gegenstände; so hoffe ich doch, daſs das Angeführte nützliche Anzeigen für vorsichtige neutrale Schiffsrheder enthält.

Nach den in den letzten Zeiten des jetztgeendigten Krieges abgegebenen Entscheidungen kann man folgende Sätze als ausgemacht annehmen.

Die Condemnation der Prisenschiffe, welche Neutrale angekauft haben, wird in den englischen Gerichten entweder auſser den obberührten Fällen für illegal gehalten oder für legal.

Illegal ist sie:

Wenn sie über eine, in ein neutrales Land gebrachte Prise von den, in demselben Lande von Seiten eines Kriegführenden angestellten Beamten, gefällt ist.

Auch selbst wenn ein solches Schiff nachmals als neutrales Eigenthum nach einem Kriegführenden Lande aufgebracht, daselbst in der untern Instanz condemnirt und in einer oberen für neutrales Eigenthum gerichtlich anerkannt worden ist.

*) Sammlung merkwürdiger Entscheidungen der englischen und französischen Prisengerichte Pag. 241.

Jedoch sind bey solchen Fällen die bona fide darauf seit der Condemnation von Neutralen verwandten Kosten erstattet worden.

Legal ist sie:

Wenn sie durch richterlichen Ausspruch in einem kriegführenden Lande, wo die Prise eingebracht ist, dessen Regierung von andern anerkannt ist, oder gegen welches im Kriege die gewöhnlichen Gesetze des Krieges beobachtet werden, erfolgt ist.

Wenn sie in einem solchen Lande durch richterlichen Ausspruch erfolgt ist, während die Prise in einen Hafen eines mit der Kriegführenden Macht alliirten Feindes eingebracht ist.

Wenn von einem Feinde, der in ein neutrales oder in ein alliirtes Land einfällt, iure belli englische Schiffe genommen und an Neutrale ohne eine förmliche Condemnationsacte auf Befehl des Höchstcommandirenden verkauft sind.

Wenn eine kriegführende Macht in dem Lande ihres Alliirten ein fremdes Schiff, welches in Hinsicht des alliirten Landes für neutral zu achten, durch seinen Delegirten condemniren läfst.

Wenn die Condemnation in einem kriegführenden Lande durch richterlichen Ausspruch erfolgt ist, während die Prise in einen neutralen Hafen durch den

Kaper der Kriegführenden gebracht und daselbst zur Zeit der Condemnation befindlich ist.

Die Navigation ist, wie gesagt, den Neutralen nicht erlaubt mit englischen Prisenschiffen, die von den Feinden Englands in neutralen Häfen durch ihre dasigen Agenten condemnirt, wie in dem letzten Kriege z. B. in Bergen, und darauf an Neutrale verkauft sind. Treffen die Engländer solche Schiffe, so werden sie unter Kostenersatz an den Kaper condemnirt und für ein Bergelohn, welches zu Folge der 33 Geo. 30 66 S. 42 in $\frac{1}{8}$ des Werthes an Kriegsschiffe und $\frac{1}{6}$ an Privatschiffe besteht (man sehe Abbots Treatise on the Law relative to merchantships Pag. 335) an den vormaligen englischen Rheder zurückgegeben. Man sehe Sir W. Scotts Entscheidung in Betreff des Schiffes Flad Oyen, Capitain Martenson. Dies ist ein entscheidendes Präjudicat (a leading Case) über diesen Punct *).

Es ist oft gesagt worden, erklärte er in dieser Sentence, daſs es der besondere Lehrsatz des englischen Gesetzes sey, eine Condemnationsacte als nothwendig zu betrachten, um das Eigenthum der Prise zu transferiren; und daſs nach der Praxis einiger Nationen

*) Sammlung merkwürdiger Entscheidungen u. s. w. Pag. 227.

vier und zwanzig Stunden, und nach der Praxis anderer das Bringen infrapraesidia, Auctorität genug sey, eine Prise zu constituiren. Ich halte dafür, dafs dies nicht ganz richtig ist; denn ich sehe, dafs durch die allgemeine Praxis des Völkerrechtes eine Condemnations-Acte gegenwärtig allgemein für nothwendig gehalten wird; und dafs ein neutraler Käufer in Europa während eines Krieges auf die gesetzliche Condemnations-Acte, als auf einen von den erforderlichen Eigenthumstiteln in Hinsicht des Schiffs sieht, wenn er ein Prisenschiff kauft. Ich glaube nicht, dafs irgend ein Beispiel da ist, wo ein Mann, der ein Prisenschiff einer kriegführenden Macht gekauft, sich für völlig sicher bey Schliefsung dieses Kaufs gehalten hat, blofs weil das Schiff vier und zwanzig Stunden im Besitz des Feindes gewesen, oder infra praesidia gebracht ist. Das Gegentheil hat man immer allgemeiner befolgt, und das Condemnations-Instrument gehört unter die Documente, die am gewöhnlichsten von einem neutralen Käufer producirt werden, damit, wenn das Schiff als Prise genommen ist, es auch erhelle, dafs es nach einer gehörigen rechtlichen Form der Adjudication unterworfen worden sey.

In welcher Form sind diese Adjudicationen nun beständig erschienen? Es sind Sentenzen von Gerichts-

höfen, die ihre Functionen in dem kriegführenden Lande verrichtet und ausgeübt haben; und nur erst in der allerneuesten Zeit, im Jahre 1799, hat man einen Versuch gemacht, das Gericht durch eine Sentenz von einem Tribunale zu täuschen, das in dem hriegführenden Lande nicht existirt; von einer Person vielmehr, die vorgiebt, in den Besitzungen eines neutralen Landes auctorisirt zu seyn. Nach meiner Meinung würde es nicht genug seyn, wenn man zeigen könnte, dafs, wenn man auf blofse speculative allgemeine Principien sieht, eine solche Condemnation hinlänglich seyn würde. Es mufs mehr erwiesen werden. Es mufs gezeigt werden, dafs es dem Gebrauch und der Praxis der Nationen angemessen ist.

-Ein grofser Theil des Völkerrechts beruht auf keinem andern Grunde. Es ist freilich durch allgemeine Principien eingeführt, aber sie führen es blofs auf eine gewisse Gränze, und wenn es da still steht, so hat man nicht die Freiheit, weiter zu gehen, und zu sagen, dafs blofse allgemeine Speculationen nun die weiteren Schritte leiten werden. So ist es z. B. nach blofsen allgemeinen Principien gesetzmäfsig, seinen Feind zu zerstöhren, und die blofsen allgemeinen Principien machen keinen grofsen Unterschied in der Art, wie es geschieht; aber das conventionelle Gesetz

der Menschheit, das in seiner Praxis erwiesen ist, macht einen Unterschied, und erlaubt einige, verbietet andere Arten der Zerstöhrung; und eine kriegführende Macht ist verbunden, sich nach jenen Arten zu richten, die die allgemeine Praxis der Völker angewandt, und diejenigen zu unterlassen, welche dieselbe Praxis, in der gewöhnlichen Führung des Kriegs nicht in Ausübung gebracht hat, obgleich sie nach den Principien und Zwecken desselben sanctionirt sind.

Da es nun beständiger Gebrauch gewesen ist, daſs die Tribunäle des Völkerrechtes über diese Gegenstände ihre Functionen in dem kriegführenden Lande ausüben; so muſs ich, wenn man mir auch auf die deutlichste Art es beweisen könnte, daſs nach der bloſsen allgemeinen Theorie ein solches Tribunal in einem neutralen Lande entscheiden könne, dennoch bey der alten und allgemeinen Praxis der Völker stehen bleiben, und bekennen, daſs ich, so weit diese Praxis geht, auch zu gehen Willens bin, und da wo sie still zu stehen für gut findet, auch gleichfalls still halten muſs.

Es ist meine Pflicht, nicht zuzugeben, daſs, weil eine Nation es für gut gehalten, von dem allgemeinen Gebrauche der Welt abzugehen, und das Interesse der Völker auf eine neue ungewöhnliche Art zu behandeln,

ich unter diesen Umständen genöthigt bin, die Wirksamkeit einer solchen neuen Einrichtung anzuerkennen; blofs weil die allgemeine Theorie, unabhängig von der Praxis der Völker seit ihrer frühesten Geschichte, derselben einigen Grad der Haltbarkeit giebt.

Die Einrichtung mufs nach dem Text des Gesetzes, und gleichfalls nach der beständigen Praxis über diese Materie sich richten; und wenn man mir sagt, dafs vor dem gegenwärtigen Kriege keine Sentenz dieser Art je in den Annalen der Völker producirt ist, und dafs sie in diesem Kriege nur von einer einzigen Nation producirt worden; so fodere ich nichts mehr, um mich zu überzeugen, dafs es die Pflicht dieses Gerichtshofes sey, eine solche Sentenz als unzulässig zu verwerfen.

Nachdem ich also erklärt habe, dafs ein vorhergehender Gebrauch über diesen Gegenstand da seyn mufs, müfste ich mich für berechtigt halten, ohne in irgend eine weitere Discussion hineinzugehen, diese Materie nicht ferner zu berühren. Aber, selbst wenn wir weiter blicken, sehe ich keinen hinlänglichen Grund zu behaupten, dafs nach blofsen allgemeinen Principien eine solche Sentenz unterstützt werden könnte. Gerichtliche Proceduren über Prisen sind Proceduren in rem; und man hat angenommen, dafs

der Käufer und die Substanz des Dinges in dem Lande sey, welches die Jurisdiction darüber auszuüben hat. Ich habe von keinem Beispiele gehört, welches für das Gegentheil angeführt ist, ausgenommen in sehr wenigen Fällen, die bei der Verhandlung auf die Weise angeführt sind, welche man mit dem Kunstausdrucke ad hominem nennt. Es sind Condemnations-Fälle von brittischen Prisen, die in die Häfen von Lissabon und Livorno geführt wurden. Aber in diesen Fällen wurden die Condemnationen durch das Ober-Admiralitäts-Gericht in England ausgesprochen. Die einzigen Fälle betreffen 2 Schiffe, die in fremde Häfen geführt, und in England durch diesen Gerichtshof condemnirt sind. Die Seltenheit einer solchen Praxis selbst zeigt die Unregelmäſsigkeit derselben. Ueber Fälle in der Praxis anderer Nationen vor dem gegenwärtigen Kriege haben die Advocaten ein Stillschweigen beobachtet.

Was nun die Condemnation der Prisen anlangt, die nach Lissabon und Livorno geführt worden, so hat man gesagt, daſs, wenn die Gerichtshöfe von Groſs-Brittannien diese Stufe der Unregelmäſsigkeit zu betreten wagen, andere Länder ein Recht haben, weiter zu gehen. Diese Folgerung leugne ich. Die wahre Art, die irregulaire Praxis einer Nation zu bessern, ist diese, daſs man gegen dieselbe protestirt, und das

Land dahin bringt, sie abzuändern. Es ist abscheulich, zu behaupten, daſs, weil ein Land sich einer Unregelmäſsigkeit schuldig macht, jedes andere Land deswegen von dem Völkerrechte entbunden sey, und Freiheit habe, so viel zu thun, als es für zuträglich hält.

Wegen der Häfen von Lissabon und Livorno ist zu bemerken, daſs sie einen besondern und unterschiedenen Character haben; einen Character, der sie in einem gewissen Grade den brittischen Häfen gleich macht. Die Britten leben daselbst in einem von anderen abweichenden Character, unter dem Schutze besonderer Tractaten; und in Hinsicht Portugalls gehen diese Tractaten so weit, daſs sie es zur Pflicht machen, daſs wenn ein Schiff, welches dem einen Lande zugehört, durch dessen Feinde in den Hafen des andern gebracht werden sollte, welches zu der Zeit im Frieden ist, dieses neutrale Land verbunden seyn soll, ein solches Schiff wegzunehmen und es seinen Alliirten wieder zu geben. Kein Vertrag kann sicherlich mehr die Würkung haben, den Häfen von England und Portugall ein gegenseitiges Verhältniſs von einer ganz besondern Art zu geben, in einem gewissen Grade die brittischen Häfen zu portugiesischen, und die portugiesischen zu brittischen zu machen. Wenn man

nun mir etwa nicht anzeiget, daſs besondere Tractaten zwischen Dännemark und Frankreich einen solchen unterscheidenden Character dem Hafen von Bergen beygelegt haben; so kann ich nicht zugeben, daſs er bloſs nach der allgemeinen Neutralität als ein französischer Hafen zu betrachten sey, genau auf dieselbe Weise, auf welche London als ein portugiesischer, oder Lissabon als ein brittischer Hafen betrachtet werden kann.

Aber angenommen, dies sey möglich; so würde immer noch nicht folgen, daſs solche Condemnationen als Auctoritäten in dem gegenwärtigen Falle angeführt werden könnten; weil erstlich die Gültigkeit solcher Condemnationen an und für sich selbst schon einem vernünftigen Zweifel unterworfen seyn würde. Denn es erhellt auf keine Weise, daſs der Feind oder die Neutralen, die ein Interesse dabey haben mögten, sie zu bestreiten, ihre Gültigkeit anerkannt haben. Wer so condemnirte Schiffe kauft, muſs sich gefallen lassen, daſs sein Kauf allen den Untersuchungen unterworfen wird, die über dessen Gültigkeit entstehen können.

Aber zweitens, angenommen, daſs man keinen Zweifel über die Gültigkeit solcher Sentenzen hegen könnte; so folgt auf keine Weise, daſs die Gültigket des gegenwärtigen Falles behauptet werden kann. Dort

handelt das Tribunal in dem Lande, dem es angehört, und mit dessen Auctorität es versehen ist; hier behauptet eine Person, die durchaus von aller Auctorität entblöſst ist, auſser von der über die Unterthanen ihres eigenen Landes ihr zukommenden, und welche dieser Auctorität bloſs durch die Nachsicht des Landes genieſst, in welchem sie wohnhaft ist, eine Jurisdiction über eine Sache ausüben zu können, bey welcher die Unterthanen mehrerer anderer Staaten interessirt seyn können. Eine solche Auctorität wurde nie einem fremden Agenten von irgend einem Lande, in welchem er wohnte, eingeräumt. Am allerwenigsten könnte eine solche Auctorität im Kriege in Prisensachen zugestanden werden, als über eine Materie, über welche ein neutrales Land nicht die geringste Cognition hat, ausgenommen in dem einzigen Falle einer Verletzung seines eigenen Territoriums; bey welchem die Zulassung einer solchen Auctorität nicht von einem neutralen Lande gestattet werden könnte, ohne daſs solches von seinen Pflichten abweichen, und die Wohlthaten seines neutralen Characters verliehren würde.

Auch selbst in dem Falle, daſs ein in einem neutralen Hafen von einem Beamten einer kriegführenden Macht condemnirtes Schiff nachmals als neutrales

Eigenthum aufgebracht, in das kriegführende Land kömmt, daselbst in der untern Instanz condemnirt, aber in der obern Prisenbehörde für neutrales Eigenthum gerichtlich anerkannt wird — sehen die Engländer, ihrem Systeme consequent, dieses Eigenthum doch nicht als ein solches an, welches justo Titulo veralienirt ist. Es ist daher selbst in Friedenszeiten für diejenigen, welche Schiffe dieser Art acquirirt haben, äufserst wichtig Häfen zu vermeiden, worin eine englische Jurisdiction ist, da solche Schiffe im Falle einer reivindication von Seiten der alten englischen Eigner, denselben unfehlbar zuerkannt werden. Wie dieses aus folgendem Falle hervorgeht.

Kierligheden, Capitain Sporewig *).

Dies war der Fall einer englischen Prise, die von den Franzosen genommen, nach Norwegen gebracht und daselbst unter der Condemnationsacte eines französischen Consuls an den jetzigen dänischen Reclamanten verkauft wurde. Es erhellte, dafs das Schiff nachmals während es im Besitze des Käufers war, von den Franzosen genommen, nach einem spanischen Hafen aufgebracht, und ungeachtet des Reclams von Seiten des neutralen Besitzers, bey dieser Aufbringung

*) Robinson III Tom. I Part. Pag. 96.

von einem französischen Consul condemnirt wurde. In Folge der Appellation an ein oberes Prisengericht in Paris wurde es indeſs freigegeben. Nach dieser Freigebung besegelte das Schiff die Meere als Eigenthum des dänischen Käufers. Es kam nach Liverpool und wurde daselbst auf Anhalten des vorigen englischen Eigners mit Arrest belegt.

Der dänische Eigner des Schiffes erschien unter Protest.

Für ihn führte der Advocat Arnold an:

Dieser Fall sortirt nicht unter die Auctorität des Flad Oyen. Keine der schlimmen Folgen, die man von der Praxis, Condemnationsacten in neutralen Ländern zu fällen, befürchtet, kann auf diesen Fall angewandt werden. Die späteren Schicksale dieses Schiffes haben es, wenn nicht in einen französischen Hafen, doch in den Hafen eines Alliirten Frankreichs geführt. Die Condemnation, die über dasselbe, während es daselbst befindlich war, erging, wurde durch Appellation an ein höheres Tribunal nach Paris gebracht, welches den Rechtstitel des dänischen Eigners anerkannte und die Freigebung verfügte. Dies ist als eine wirksame Confirmation des Rechtstitels, der aus der vorigen Condemnation hervorging, anzusehen, und daher ist dieses Schiff nicht von denjenigen zu unterscheiden, die legaliter

condemnirt und auf den neutralen Käufer transferirt wurden, und bey welchen die Legalität der Veräufserung nie in diesem Lande streitig gemacht wurde.

Auf Seiten des englischen Eigners sagte Swabey — Die Sentenz des Appellationstribunals zu Paris kann auf keine Weise als eine Confirmation des vorigen gerichtlichen Verfahrens in Betreff dieses Schiffes in Norwegen angesehen werden. Es erhellt nirgends, aus welchen Gründen man behauptete, dafs die zweite Captur mit Bestand Rechtens geschehen sey. In dem späteren Theile der Geschichte des Schiffes ist daher nichts, welches auf irgend eine Weise mit dem Facto connectirt ist, worauf wir uns stützen, nämlich mit der illegalen Uebertragung des Eigenthums in Folge der ungültigen Condemnation in Norwegen. Da dem so ist; so ist nichts vorhanden, welches diesen Fall von dem Falle des Flad Oyen unterscheidet — wenn es nicht die Art und Weise ist, wie diese Sache zuerst anhängig gemacht wird. Jener Fall entstand aus einer Wegnahme auf der hohen See, dieser in Folge eines Arrestbefehles gegen das Schiff, welches freiwillig in einen unserer Häfen gekommen war. Dafs die gewählte Art des Verfahrens in Fällen wie der gegenwärtige passend sey, erhellt aus einem alten Falle aus den Zeiten Sir Charles Hedges, the Constant Mary betref-

fend, welcher nachmals vor die Lords of Appeal kam und von dem in einem Buche über Fälle des Civilrechtes eine Relation enthalten ist; der Fall ist wie folget:

Ein englisches Schiff wurde von einer französischen Flotte unter Commando des Admiral du Bart im Juny 1691 um 5 Uhr Morgens genommen und am Abend desselben Tages oder am andern Morgen zu Folge der Aussage des Schiffers aus der Flotte nach Bergen in Norwegen geschickt, wiewohl man von der andern Seite anführte, dafs das Schiff drey Wochen in der feindlichen Flotte als an einem sichern Ort verblieben sey. Es wurde ferner angeführt, dafs, während das Schiff in Possession der französischen Flotte verblieb und ehe es in Norwegen verkauft wurde, dasselbe als Prise in dem Vice-Admiralitätsgerichte in Dünkirchen condemnirt worden, obgleich es nicht in einen französischen Hafen geführet war. Aus der Relation des Falles, der sich bey Carthew Pag. 423 befindet, erhellt, dafs man über diese Thatsache einige Zweifel gehegt, indem es darin heifst, in Probatorio konnte keine solche Sentenz producirt werden. Aus den Acten, die in dem Archiv der Admiralität befindlich sind, erhellt es nicht, dafs irgend einer der verhörten Zeugen auf das Factum aussagte, oder dafs irgend eine Copie der Condemnation oder irgend ein Document produ-

cirt wurde, um dasselbe zu beweisen. Auf Anhalten des ursprünglichen Eigners wurde das Schiff in dem Hafen von London den 30sten May 1695 angehalten und in Folge einer Entcheidung des Admiralitätsgerichtes vom 22sten August 1696, die durch die Lords of Appeal den 31sten Dec. 1697 confirmirt wurde, demselben zuerkannt.

Aus diesen Gründen ist zu schliefsen, dafs unser Modus procedendi correct ist, und dafs wir berechtiget gewesen sind, auf die Verwerfung des Protestes anzutragen und zu erwarten, dafs dem englischen Eigner das Schiff restituirt werde. Wir erwarten dies zu Folge der Auctorität der constant Mary, was den Modus procedendi betrifft, und zu Folge der in dem Flad Oyen etablirten Grundsätze, was die Illegalität der Transferirung in Folge einer Condemnationsacte in Norwegen betrifft.

Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung den 22sten May 1800:

Unter vielen Neuerungen, welche die Franzosen in der Welt eingeführt haben, gehört die Condemnation von Prisenschiffen in neutralen Häfen unter der Auctorität von daselbst etablirten Consulargerichten. Diese von den französischen Tribunälen aufrecht gehaltenen Condemnationen mögen gegen französische Untertha-

nen gültig seyn, bey einer zweiten Wegnahme durch französische Kreuzer oder auf irgend eine andere Weise, in welcher sie bey Transactionen unter den französischen Unterhanen und in Rücksicht auf französische Gesetze vorkommen mögen. Allein sie sind nicht bindend für andere Länder. Dieses Gericht hat, in so ferne es in diesen Sachen unser Vaterland repräsentiret, seine Meinung darüber bereits an den Tag gelegt.

Dies war der Fall einer solchen Condemnation in erster Instanz, und wenn dies alles gewesen wäre, so könnte keine Frage darüber seyn. Allein es erhellt, dafs eine zweite französische Wegnahme erfolgte, nachdem das Schiff von einem Neutralen war gekauft worden, und dafs das Schiff darauf in den Hafen eines Alliirten Frankreichs eingeführt wurde, wovon wir zugeben wollen, dafs es eben so gut sey, als wenn es in einen französischen Hafen wäre eingebracht worden. Eine zweite Condemnation erfolgte daselbst; in Folge der Appellation cassirte aber ein höheres Tribunal in Paris diese Entscheidung, und decretirte Restitution an den dänischen Reclamanten. Wir wissen nicht aus welchen Gründen beide Decrete abgegeben wurden. Die erste dieser Sentenzen konnte nicht in einem Fehler der Condemnation in Norwegen begründet seyn,

weil Condemnationen dieser Art in Frankreich aufrecht erhalten werden. Vielleicht erfolgte sie wegen fehlender Documente, oder weil englische Waaren am Bord des Schiffes waren, oder wegen irgend einer arbitrairen fantastischen Regulation, welche die irregulaire Politik Frankreichs in Folge ihrer Darstellung des Völkerrechtes etablirt hat. Nichts zeiget uns, daſs die Reformirung der zweiten Condemnation aus irgend einem Grunde, welcher mit der Condemnation in Norwegen connectirt wäre, erfolgte, oder daſs dieselbe jene in irgend einer Hinsicht auf die darin enthaltenen Rationes decidendi confirmirte. Wenn sie dieselben auf irgend eine Weise confirmirte; so sollte ich denken, daſs es bloſs in der allgemeinen Hinsicht geschehen sey, um diese Consular-Condemnationen aufrecht zu halten. In so ferne würde diese Entscheidung nicht besser als die Condemnation selbst seyn. Allein ich bin fest der Meinung, daſs sie in Hinsicht anderer Streitpuncte, die dieser Materie ganz fremd waren, erfolgte. Nimmer hätte es geschehen können, daſs ein französisches Untergericht die Gültigkeit solcher Condemnationen dergestalt disapprobirt hätte, daſs es für ein höheres Tribunal nöthig gewesen wäre, dieselben durch ein Reformatorium aufrecht zu erhalten. Ich glaube daher, daſs dies zweite gerichtliche

Verfahren nichts zu der wahren Auctorität des Verfahrens in Norwegen hinzufüget, und da dieses gerichtliche Verfahren den Rechtstitel des neutralen Käufers nicht beschützen kann, so verwerfe ich den Protest und admittire den Reclam des ursprünglichen Eigenthümers.

Da demnach der neutrale Käufer ohne Protest erschien; so bat Arnold für ihn, daſs ihm für die Verbesserungen, welche das Schiff, während es in seinem Dienste war, erhalten hatte, eine Vergütung mögte zugestanden werden.

Auf der andern Seite, sagte Swabey, daſs in the constant Mary dieselbe Forderung gemacht, aber von dem Gerichte verworfen worden sey, daſs ein Käufer sub injusto Titulo die Folgen seiner eigenen Unvorsichtigkeit auf sich nehmen müſste und keinen Forderungsgrund für Ausgaben hätte, die er in der Zwischenzeit bestreiten muſste.

Der Richter sagte: Ich bin Dr. Swabey für einen Fall, der dem gegenwärtigen sehr ähnlich und von groſsen Alterthum in diesem Gerichte ist, sehr verbunden. In diesem Falle wurde die Forderung für Amelioration verworfen, obgleich nicht ohne eine groſse Verschiedenheit der Meinungen unter den Lords of Appeal. Bey der irregulairen Praxis, welche sehr

weit gegangen ist und einige Zeit geherrscht hat, Schiffe zur Condemnation in neutrale Häfen zu führen, kann ein Individuum zu einem bona fide Irrthum über diesen Punct wohl verleitet worden seyn. Aus diesem Princip decretirte ich in dem Falle der Perseverance eine Art von Vergütung für die Ameliorationen. Auf gleiche Weise bin ich nicht geneigt, diesen Käufer als eine Person zu betrachten, die zur Zeit des Ankaufs zu Folge eines kundbar schlechten Rechtstitels kaufte. In einem solchen Falle müſste er als ein malae fidei Possessor die Folgen seiner eigenen Unbesonnenheit getragen haben. Was die gewöhnliche Reparatur betrifft, so nimmt das Gericht keine Rücksicht darauf — der Gebrauch des Schiffes muſs dagegen in Rechnung gebracht werden.

Es erhellt bey diesem Falle, daſs jemand einen Bodmereybrief über Schiff und Ladung besitzet, obgleich es nicht erhellt, in wie ferne oder in welcher Proportion er aus der Ladung entschädigt worden ist. Wenn die Verschreibung für gewöhnliche Reparaturen ist, so muſs dieselbe aus dem von mir angegebenen Gesichtspuncte betrachtet werden. Die passende Regel, welche der Registrator und die Kaufleute zu befolgen haben werden, wird diese seyn, Rücksicht auf das Quantum der Verbesserung zu nehmen, mit

welcher das Schiff in die Hände des ursprünglichen Eigners zurückkömmt. Was diesen Theil betrifft, so erfolgt in Hinsicht desselben keine Restitution an ihn, sondern es ist eine neue Acquisition für ihn. Dies ist der Punct auf welchen ich wünsche, daſs der Registrator und die Kaufleute ihre Aufmerksamkeit richten mögen, und bey dieser Vorschrift werde ich die Sache an sie zum Bericht über das Quantum der Amelioration gehen lassen.

Das Schiff wurde dem vorigen Eigner zurückgegeben.

Die Engländer haben bey solchen Condemnationen, wie aus Obigem erhellt, den Neutralen die bonâ fide zur Verbesserung der Schiffe verwandten Kosten vergütet. Nachstehende Entscheidung ist die wichtigste in dieser Hinsicht.

The Perseverance, Capitain Pittor *).

Dies war der Fall eines englischen nach einer Condemnation in Norwegen an einen schwedischen Kaufmann verkauften Prisen-Schiffes, welches von dem vormaligen englischen Eigenthümer bey der Ankunft des Schiffes zu Guernsey angehalten wurde. Nachdem der neutrale Käufer erschienen war, so behaupte-

*) Robinson II Tom. II Part. Pag. 239.

te er, dafs, wenn das Schiff nach der Auctorität des Flad Oyen zurückzugeben wäre, es die Billigkeit fordere, dafs ihm für die beträchtlichen Reparaturen, die er an demselben vorgenommen hätte, eine Entschädigung gewährt würde, die er zu 205 L. Sterling bestimmte.

Sir W. Scott sagte den 22sten Nov. 1799 bey der Entscheidung: Es ist ohne Zweifel eine allgemeine Regel, dafs jeder, der unter einem illegalen Titel kauft, dies auf seine eigene Gefahr thut, und für die Folgen seiner Unachtsamkeit auf seine eigene Sicherheit (sowohl in Hinsicht der ersten Kaufsumme als auch der nachfolgenden Auslagen) büfsen mufs. Ich glaube indefs, dafs damals, als dieses Schiff gekauft wurde, dieser Titel nicht notorischer Weise für so schlecht gehalten wurde, um diesen Fall in seiner ganzen Ausdehnung füglich unter die allgemeine Regel zu bringen.

Das Gericht hat Gelegenheit gehabt, die Gültigkeit solcher Ankaufungen zu untersuchen und hat sie nach einer regelmäfsigen Discussion für ungültig erkläret, und wenn in Zukunft Neutrale fortfahren, unter solchen armseligen Rechtstiteln zu kaufen, so müssen sie die Folgen ihrer eigenen Unbesonnenheit auf sich nehmen. Allein es würde zu viel seyn,

diese Regel ohne alle Milderung auf eine Person zu appliciren, welche zuvor in Folge einer zwar illegalen, aber im Norden von Europa allgemein verbreiteten Praxis, gekauft hatte. Es erhellt, daſs der Reclamant für die Reparatur des Schiffes eine beträchtliche Summe ausgelegt hat, die man ihm wieder zugestehen muſs, obgleich dies Zugestandene nicht die ganze Summe ausmachen wird. Etwas muſs für alt und neu abgerechnet werden, und über dies hat die Person, welche die Summe erlegt hat, während der Zeit den Gebrauch des Schiffes gehabt. Ich werde daher nicht die ganze Summe zugestehen, sondern nur die Hälfte annehmen, und diese Summe in Rücksicht auf den Vortheil den der ursprüngliche Eigner wahrscheinlich von dieser Verbesserung einerndten wird, zugestehen.

Das Schiff wurde hierauf dem vorigen Eigenthümer für Bergungsgeld zurückgegeben.

Die Auctorität des Flad Oyen und die Gründe, welche die Entscheidung dieser Sache veranlaſsten, sind in dem Assecuranzfalle Havilock contra Rockwood von dem Gerichte in Kings Bench, wie Herr Marshall Tom. I. Pag. 289 bezeuget, adoptirt. Er versichert, daſs in Betreff der Assecuranzen in der Entscheidung festgesetzt wurde, daſs eine Condemnation durch den französischen Consul in Bergen nicht die Wirkung habe

das Eigenthum des genommenen Schiffes dem ursprünglichen Rheder zu entziehen.

Im Jahr 1675 gab Sir Leoline Jenkins über einen Fall dieser Art ein Gutachten an den König. Er sagt darin *): Ein englisches Schiff, St. Joseph, wurde von Seeräubern genommen und von ihnen an Franzosen verkauft. Da diese im Besitze desselben waren, wurde es im Kriege von den Holländern genommen, gerichtlich condemnirt und von dem Kaptor an einen holländischen Kaufmann verkauft. Als Eigenthum desselben kam es in einen englischen Hafen. Die vormaligen englischen Eigenthümer stellten eine Rei vindication an, indem sie sagten: die Seeräuber hätten das Schiff nicht zur rechtmäſsigen Prise machen und es daher nicht gesetzlich an die Franzosen verkaufen können.

Sir Leoline Jenkins fährt hierauf fort: Ich bin der Meinung, daſs die englischen Eigenthümer ihr Recht an dem Schiffe in dem Augenblick verloren haben, da dasselbe in holländische Hände kam und daſs die Nehmer das absolute Eigenthum desselben acquirirt haben, unter welchen Umständen auch die erste Wegnahme erfolgt seyn mag.

Das englische Schiff, die Helena, Capitain Heslop,

*) Life of Sir Leoline Jenkins Vol. II. Pag. 776.

war von Algierern genommen, von diesen an einen Spanier, und von demselben nachmals wieder an einen Engländer verkauft geworden. Der alte englische Eigenthümer stellte eine Rei vindication an. Sir W. Scott sagte *) den 1sten July 1801 bey der Entscheidung: Diese Quästion entsteht über ein Schiff, welches ein Engländer von einem Spanier gekauft hat. Der ursprüngliche englische Eigenthümer hat jetzt einen Reclam eingegeben, in dem er anführt, daſs dies Schiff ihm von einem Algierer genommen und von demselben an einen Spanier verkauft worden sey, von dem der jetzige Inhaber es erstanden hätte. Es ist sehr wahr, was für den jetzigen Inhaber bey der Verhandlung gesagt worden ist, daſs das Gericht nämlich eine besondere Aufmerksamkeit gegen derivative Rechtstitel haben wird, wenn man solche bona fide besitzt, und dies aus dem einfachen und allgemeinen Grunde, weil eine Folge von Transactionen, die sich in dem Laufe der Zeit zugetragen haben, für conclusiv gehalten werden muſs, alle Mängel zu heilen und dem Rechtstitel eines bona fide Käufers Sicherheit zu gewähren. Auf dieser Fundation beruht alles Eigenthum. Was bewegliches Eigenthum betrifft; so ist die Periode,

*) Robinson Vol. IV. Pag. 5.

welche diese Wirkung hervorbringt, sehr kurz. Es ist wahr, daſs Schiffe durch förmliche Instrumente und geschriebene Documente übertragen werden, und daſs daher die auf die Uebertragung des beweglichen Eigenthums anwendbaren Regeln nicht auf dieselben passen. Allein billiger Weise müssen bey denselben ähnliche Rücksichten in gewissen Graden eintreten, vorzüglich da, wo keine positiven Regulationen eingetreten sind, um dies zu verhindern. Dies Schiff erhellt von Algierern genommen zu seyn, und es ist behauptet worden, daſs dieselben in diesem Acte als Seeräuber zu erachten wären, und daſs eine legale Uebertragung von Eigenthum nach einer seeräuberischen Wegnahme erfolgen könne. Allein die africanischen Staaten haben seit langer Zeit den Character förmlicher Regierungen erworben, mit denen wir regulaire Verträge haben, wodurch man ihnen die Beziehungen legaler Staaten zugesteht und ihnen solche bestätiget hat. Schon zu den Zeiten Carl des Zweiten betrachtete Molley sie in diesem Lichte.

Obgleich ihre Vorstellungen von Gerechtigkeit von denjenigen anderer Nationen verschieden sind; so dürfen wir doch deshalb ihre öffentlichen Acten nicht in Untersuchung ziehen. Was die Art der Confiscation betrifft, die in Betreff dieses Schiffes Statt gefunden

hat, sie mag durch eine förmliche Sentenz geschehen seyn oder nicht; so müssen wir doch präsumiren, daſs die Condemnation nach ihrer Art und Weise und zu Folge der in diesem Theile der Erde eingeführten Costümen regelmäſsig gewesen sey. Daſs der Act der Wegnahme und Condemnation keine bloſse räuberische Privathandlung gewesen, erhellt daraus, daſs der Dey selbst der Eigenthümer des wegnehmenden Schiffes war, wenigstens intervenirte er in so ferne, daſs er das Schiff an den spanischen Käufer garantirte. Zu Folge der Vorstellung der Algirer mögen wohl Gründe zur Confiscation aus einer angeblichen Verletzung des Tractats vorhanden gewesen seyn, da diese Nation sich bloſs zu Folge der aus den Tractaten hervorgehenden Gesetze für verpflichtet hält, indem sie, (wie einige andere Völker sich gleichfalls thörichterweise eingebildet haben) glaubt, daſs es kein anderes Völkerrecht giebt, als dasjenige, welches von positiven Verträgen und Conventionen abgeleitet werden kann. Hätten die Eigenthümer in jenem Lande auf irgend eine Weise vor Gericht gehört zu werden verlangt, und hätte der Dey es verweigert ihre Klagen zu hören; so wäre vielleicht mehr Grund für das Gericht wie jetzo vorhanden gewesen, die Transaction zu untersuchen. Allein dies scheint nicht der Fall gewesen zu

seyn. Der Dey intervenirte bey der Transaction, indem er die Handlung legalisirte. Die Uebertragung scheint überdies auf eine feierliche Weise vor dem öffentlichen Beamten der spanischen Regierung, dem spanischen Consul, geschehen zu seyn, und nachmals wurde das Eigenthum wiederum auf den gegenwärtigen Besitzer unter der öffentlichen Sanction des Vice-Admiralitätsgerichtes auf Minorca übertragen.

Unter diesen Umständen erachte ich die Intercession dieses Gerichtes jetzt für viel zu spät, um die verschiedenen Transferirungen, die Statt gefunden haben, zu annulliren, die bona fide und für ein gehöriges Equivalent gemacht zu seyn scheinen. Ohne überall die Frage zu berühren, welche Regel auf den Fall würde angewandt werden müssen, wo man bona fide von einem seeräuberischen Nehmer gekauft hätte, entlasse ich die Partheien, und decretire, daſs dem brittischen Käufer das Schiff zurückzugeben sey.

Schiffe die von feindlichen Handels-Agenten in einem anderen kriegführenden Lande, in welchem diese Personen nicht zu Hause gehören, condemnirt worden sind, oder welche in eines der kriegführenden Länder als aufgebracht geführt und in einem andern von einer competenten Behörde condemnirt sind, werden zwar freigegeben, jedoch sind solche, wenn

sie vormals englisches Eigenthum waren, den Aufbringungen der Kaper häufig unterworfen und selten werden die Reclamkosten refundirt.

Ich beziehe mich unter mehreren Fällen auf den des Schiffes Christopher, Capitain Slyboom *). Dies war eine englische Prise, die von den Franzosen genommen und in den spanischen Hafen St. Sebastian eingebracht worden war. Von diesem Hafen wurden die Schiffspapiere nach Frankreich verschickt und den 9ten May 1799 erfolgte eine Condemnation zu Bajonne, während der Zeit, da das Schiff immer noch in dem spanischen Hafen lag. Es wurde darauf an einen Kaufmann in Altona verkauft, und war zur Zeit der Wegnahme mit Ballast von St. Sebastian nach Altona unter Segel. Sir W. Scott sagte: Die in diesem Falle aufgestellten Grundsätze halten nicht Stich in Hinsicht der Condemnationen, welche über Schiffe verhängt wurden, die in den Hafen eines der Alliirten im Kriege eingebracht waren. In solchen Fällen ist nichts vorhanden die Regierung abzuhalten, zu diesem äufsersten Act der Feindseligkeit zu schreiten. Ein gemeinschaftliches Interesse existirt zwischen ihnen über diesen Gegenstand, und man kann voraussetzen,

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 237.

dafs beide Regierungen jede Maafsregel auctorisiren werden, ihren Waffen Erfolg zu verschaffen, und dafs sie ihre Häfen als für beide vortheilhaft betrachten werden. Ich bin daher geneigt, eine solche Condemnation für hinreichend zu halten, in so ferne solche ein Eigenthum betrifft, das in dem Laufe der Operationen eines gemeinschaftlichen Krieges genommen wurde.

Die Engländer drohten anfänglich, den Neutralen die Navigation mit denjenigen ihrer vormaligen Schiffe nicht zu erlauben, welche bey dem Einbruche der Franzosen in Holland von denselben erobert, durch den der Armee folgenden Commissair condemnirt, und nachmals an Neutrale verkauft wurden. In der Hoffnung eine Adjudication zu erhalten, wurden viele derselben aufgebracht, und in Hinsicht anderer die unter neutraler Flagge in englische Häfen kamen, stellten die vormaligen englischen Eigenthümer eine Vindication derselben an. Allein meines Wissens ist keines ex hoc Capite condemnirt. In Jamaica erlaubte man, dafs ein Schiff, welches zu dieser Art von Schiffen gehört und blofs die Copie des Befehls eines französischen Conventsdeputirten des Inhalts: dafs es mit sechs andern Schiffen in Dortrecht als englisches iure belli genommenes Eigenthum verkauft werden sollte,

am Bord hatte, (nämlich die Friendship, Capitain Peter Nagel,) den 17ten Oct. 1799, nachdem die Ladung condemnirt, dem Capitain seine Fracht wegen veränderter Destination aberkannt, und er in alle Kosten condemnirt worden war (die Procefskosten über dieses Schiff beliefen sich auf 400 L. Sterling) frey von da versegeln durfte.

Dieses Schiff war den 20sten Juny 1795 von einem Altonaer in Dortrecht gekauft, wo es von den in Holland eingefallenen Franzosen als ein englisches Schiff genommen war. Auf einer Reise von Hamburg nach St. Domingo war es den 18ten July 1799 in Kingsdon durch die englische Königsbrig Pelican, Capit. Robert Philpots aufgebracht worden *).

Herr Robinson bezeugt in der zweiten Auflage seiner Reports, dafs die quaestio iuris über diesen Punct nie zur richterlichen Discussion gekommen, sondern in mehreren Fällen ausdrücklich reserviret worden sey. Bey dem Falle des Schiffes Betsey, Capitain Krüger, den 12ten Aug. 1800, welches ein Fall unter den besagten Umständen war, sagt er, wurde die Frage unbeantwortet gelassen. Da aber die Legalität solcher Condemnationen stillschweigend von dem Gerichte

*) Aus den gedruckten Procefsacten dieses Schiffes.

zugelassen war; so wurde befohlen in Hinsicht der wirklichen Transferirung ferneren Beweis einzubringen.

Die Engländer sehen die über Schiffe, welche ihnen oder ihren Alliirten nicht angehörten, von feindlichen Agenten in neutralen Ländern gefällten Condemnationen in so ferne für legal an, daſs sie sich keine Cognition über diesen Punct erlauben. Des Fall des Schiffes, genannt

Der Kosmopolit, Capitain Matthison *)

giebt darüber das entscheidende Präjudicat ab:

Dies war der Fall eines americanischen Schiffes, welches von den Franzosen genommen und in Spanien eingebracht war. Es wurde in einem spanischen Hafen von einem französischen Consul condemnirt. Kraft dieser Sentenz verkaufte man es, und es wurde nachmals auf den gegenwärtigen Capitain, einen dänischen Unterthan, übertragen, welcher der ursprüngliche Reclamant in dieser Sache war. Ein Reclam wurde gleichfalls von Seiten des vorigen americanischen Eigenthümers in einer Voraussetzung interponirt, daſs, obgleich Frankreich in einer Art Feindseligkeit mit America begriffen sey, Spanien dies doch nicht wäre;

*) Robinson Tom. III. Part. II. Pag. 333.

dafs Spanien in Rücksicht auf America ein neutrales Land sey, und dafs eine Condemnation eines americanischen Schiffes in einem spanischen Hafen illegal und die Transferirung daher ungültig sey.

Sir W. Scott sagte den 1sten July 1801 bey der Entscheidung: Dies ist vielmehr eine Frage über die Illegalität als über die Thatsache der Transferirung, welche angeblich Statt gefunden haben soll. Das Schiff scheint ursprünglich americanisch gewesen zu seyn, wurde von den Franzosen angehalten und nach Teneriffa aufgebracht, wo dasselbe unter der Auctorität des französischen Consuls condemnirt, und in der Folge auf den dänischen Besitzer transferirt wurde.

Man hat folgenden Einwurf gemacht, dafs, da das Schiff americanisch, und Spanien und America in ihren politischen Relationen vollkommen gegen einander neutral wären, dieses als eine Condemnation in einem neutralen Hafen müsse betrachtet, und derselben Regel, welche das Gericht bey dem Flad Oyen in Betreff der Condemnation englischer Schiffe durch den französischen Consul in Norwegen angenommen hat, unterworfen werden. Man hat behauptet, dafs das Gericht daher unter derselben Verpflichtung sey, das Schiff nämlich an den ursprünglichen americanischen Eigner zurückzugeben. Allein diese Folge wird, wie

ich denke, sich nicht ergeben. Denn obgleich dieses Gericht sich befugt erachtet hat, americanischen Matrosen in einem Processe gegen americanische Bürger Beistand zu leisten, als wenn sie englische Unterthanen wären, und americanisches Eigenthum, welches von unsern Kreuzern wieder genommen war, freizugeben: so ist dies doch bloſs in Fällen von Recapturen auf einer und derselben Reise gewesen, wo überall keine Condemnation Statt gefunden hat. So viel ich mich erinnere hat es keinen Fall gegeben, wo das Gericht es unternommen hat, die Legalität einer gegen ein americanisches Schiff nach einer Wegnahme von Seiten der Franzosen verhängten Condemnation zu untersuchen. Es hat dies in Hinsicht der Wegnahme, die dieses Land von Seiten Frankreichs erlitten hat, gethan. Allein dieselbe Regel des Betragens läſst sich nicht auf andere Länder anwenden, deren Verhältnisse gegen Frankreich dieses Gericht nicht so hinlänglich wissen noch so genau erwägen kann. Die relative Lage von America gegen Frankreich ist so zweideutig gewesen, daſs es für dieses Gericht schwierig seyn würde, bestimmt zu sagen, ob es ein Kriegszustand sey oder nicht; oder ob es ein friedliches Verhältniſs, begleitet von kriegerischen Zwischenscenen gewesen sey. Es ist nicht leicht für dieses Gericht die genauen

Rechte und Pflichten, die aus einem so ungewissen Zustande hervorgehen, zu bestimmen; noch ist dies Gericht durch irgend eine Pflicht aufgefordert, irgend eine Entscheidung darüber zu fällen.

Dieses Gericht ist vollkommen mit den Verhältnissen, die zwischen unserem Lande und Dännemark Statt finden, bekannt. Sie können nach den Tractaten und nach der Freundschaft beurtheilet werden, wodurch die allgemeinen Grundsätze additionelle Stärke erhalten haben, und in Folge deren der Gebrauch ihrer respectiven Häfen ausdrücklich den Kreuzern der Feinde zum Behuf des Krieges nicht zugestanden werden darf. Aber, kann ich mit gleicher Gewifsheit bestimmen, in welchem Verhältnisse Spanien seine Häfen an französische Kaper in Rücksicht auf Americaner verleihen darf? Oder welche Uebereinkunft über diesen Gegenstand zwischen Spanien und America vorhanden seyn kann? Unter diesen Betrachtungen finde ich mich nicht auctorisirt, zu sagen, dafs diese Condemnation bestimmt auf demselben Fufse steht, wie die französische Condemnation über brittisches Eigenthum in Norwegen. Der Kauf scheint aufrichtig für eine preiswürdige Summe von dem französischen Besitzer gemacht zu seyn. Mir scheint es nicht, dafs dieses Gericht competent ist, den Reclam eines ameri-

canischen Bürgers, dessen Rechtmäſsigkeit von politischen Transactionen und Relationen abhängt, mit welchen dieses Gericht nicht judicialiter bekannt ist, zu untersuchen und zu erzwingen.

Den 2ten Aug. 1799 wurde dem Gerichte der Admiralität gemeldet, daſs das Schiff, der Hersteller *), worüber es den 17ten July eine Condemnation gefällt hatte, in Norwegen von den Kaptoren aufgebracht und daselbst befindlich, folglich nicht, wie bey der Verhandlung vorgespiegelt worden, zur Zeit der Condemnation in Plymouth vorhanden gewesen sey. Der Registrator wurde beordert, das Condemnationsdecret zu annulliren, indem das Gericht erklärte, daſs es kein Schiff, welches in einem neutralen Hafen läge, condemniren würde.

Den 2ten Oct. 1795 wurde ein englisches Schiff von einem holländischen Kaper nach Norwegen aufgebracht. Den 24sten März 1796 wurde im Haag von einem Gerichte, betitelt „Committé der Marine-Angelegenheiten der batavischen Republik" eine Condemnation über das Schiff gefällt. Den darauf folgenden 9ten Juny wurde das Schiff in Christiansand an einen dänischen Kaufmann verkauft und darauf den

*) Robinson Vol. I. Part. I. Pag. 118.

21sten Juny unter dem Namen Henrick und Maria, geführt vom Capitain Baar, auf einer Reise mit Föhren-Holz nach Amsterdam, genommen.

Laurence und Croke sagten für den dänischen Reclamanten, als der Fall des Schiffes in Betreff der Gültigkeit der Condemnation vorkam *):

Dies ist der Fall eines Schiffes, welches aus dem Besitze des Neutralen, der es in seinem eigenen Lande auf einer öffentlichen Auction für eine sehr bedeutende Summe gekauft hat, genommen ist. Die einzige Quästion, die jetzt noch gegen die Freigebung des Schiffes obwaltet, ist auf einen Einwurf über die Art und Weise, wie der Rechtstitel des vorigen englischen Eigenthümers verlöscht wurde, gegründet. Was die Rechte des Kriegs betrifft, aus welchen der Kaptor bloſs allein ein Interesse herleiten könnte, so hat das Gericht alle Quästionen in Hinsicht desselben bereits erlediget. Der Kaptor ist daher durchaus nicht competent, sich in den Streit über das Eigenthumsrecht, der zwischen dem vorigen brittischen Eigenthümer und dem Neutralen pendent ist, zu mischen. Als Kaptor kann er bloſs Bergelohn fordern, wenn das Eigenthum dem vorigen brittischen Eigenthümer sollte

*) Robinson Vol. IV. Pag. 43.

zuerkannt werden; allein so lange derselbe, um seine eigenen Ansprüche geltend zu machen, nicht hervortritt, so ist es auf keine Weise für irgend jemand sonst competent, dieselben in Anrege zu bringen. Man hat zwar gesagt, daſs wirklich einige Vorbereitungsmaaſsregeln getroffen sind, um einen Reclam einzubringen. Allein da seit der Wegnahme Jahr und Tag verstrichen sind und kein Reclam förmlich eingebracht ist; so ist das Eigenthum gegen den vorigen Eigenthümer präscribirt und der Kaptor hat kein Recht einen Rechtstitel in Anrege zu bringen, von dem in Betreff des vorigen Eigenthümers anzunehmen ist, daſs derselbe ihn abandonnirt hat. Wenn man auch einräumen wollte, daſs dies geschehen könnte, worin besteht denn der Einwurf gegen den Rechtstitel des neutralen Käufers? Man hat in dieser Hinsicht behauptet, daſs keine gültige Transferirung und Veränderung hätte eintreten können, da das Schiff eine Prise sey, die von dem Kaptor in einen neutralen Hafen eingebracht und daselbst befindlich gewesen wäre, als in dem Lande des Kaptors die Condemnation gefällt wurde. Fürs erste: wie ist dies erwiesen? Bloſs aus Folgerungen und aus der Beschreibung des Schiffes, als man es zum öffentlichen Verkauf bringen wollte. Allein auf der andern Seite ist die Sentenz eines com-

petenten Tribunals vorhanden, welche die Condemnation beweist, woraus gefolgert werden muſs, daſs alles rechtlich und gesetzmäſsig betrieben worden ist. Eine solche Sentenz begründete die Praesumptio iuris et de jure, wogegen kein Gegenbeweis zugelassen werden kann. Sie ist ein vollkommener Riegel gegen jede Erörterung über die Merita des Falles in einem anderen Gerichte. In dem Falle des Flad Oyen, wo die Sentenz die Handlungen eines offenbar incompetenten Gerichtes war, da man dasselbe in einem fremden Lande errichtet hatte, war der Fall sehr verschieden. Eine solche Sentenz war so gut als nichts. Allein wenn ein competentes Prisengericht, welches innerhalb des Gebietes eines Kriegführenden errichtet ist, die geschehene Condemnation proclamiret hat; so kömmt es diesem Gerichte nicht zu, die Wirksamkeit davon zu bestreiten, oder untergeordnete Umstände zur Sprache zu bringen, in der Absicht, die Gültigkeit der Condemnation zu untersuchen. Wie müſste das Gericht verfahren, um die Thatsachen zu untersuchen, wenn es geneigt wäre, über die Sentenz hinauszugehen, oder wo würde ein solches Scrutinium aufhören? Wenn ein Factum bezweifelt werden darf; so können mit eben dem Rechte alle andern der richterlichen Entscheidung wieder unterworfen werden,

und woher soll der neutrale Reclamant nach Verlauf von drey Jahren solche Beweisthümer erhalten, die hinreichend seyn würden, allen diesen Untersuchungen zu genügen? Was die vorliegende Thatsache betrifft, so scheint die Condemnationsacte zu impliciren, daſs das Schiff wirklich zur Zeit der Condemnation in einem neutralen Hafen lag. Allein wenn dem nicht so wäre, wie kann die Condemnationsacte durch die bloſse local Abwesenheit des Schiffes ungültig seyn? Weder aus der Natur der Sache, noch zu Folge der Meinung der Rechtsgelehrten, noch zu Folge der Praxis der Nationen, kann dieser Einwurf gerechtfertiget werden. Was die erste und zweite dieser Auctoritäten betrifft, die Natur der Sache, wie sie durch die vornehmsten Juristen verhandelt und geformt ist, so hat solche keinen Einwurf zu gelassen, der so weit als der Satz geht, der von Seiten der Kaptoren behauptet wird, daſs nämlich das Schiff nothwendig in die Häfen des Nehmers eingebracht werden müſste. Einige Schriftsteller über das Völkerrecht haben mit Puffendorff gedacht, daſs der Rechtstitel vor dem Abschluſs des Friedens nicht complet sey, aus der Voraussetzung, daſs das Eigenthum nicht anders als mit Consens verändert werden könnte, der nicht vor dem Abschluſs des Friedens zu supponiren sey. Dies ist indeſs

unhaltbar, da es der Gang der positiven Rechtsgelehrsamkeit ist, Rechtstitel sehr oft gegen deu Willen und den Consens des ursprünglichen Eigenthümers zu übertragen. Man hat zugestanden, daſs das Prisenmachen, zu Folge des Kriegsrechtes ein legitimirtes Erwerbungsmittel sey, und daſs, abstrahirt von der Einwilligung des Eigenthümers, eine gewisse Zeitperiode und einige Umstände eintreten müssen, damit man einen absoluten Rechtstitel an die Sache erhält, die man auf diese Weise erworben hat. Demnach wird bloſs die Frage seyn, welche diese bestimmte Zeit und diese Umstände sind, in welcher und unter welchen man supponirt, daſs dieses Recht erworben werde?

Nach einigen Schriftstellern wird der Besitzstand allein für hinreichend erachtet. Allein diese Regel, so sehr sie auch der Occupation nach dem Naturrechte gemäſs ist, wurde in Praxis unausführbar gefunden und deshalb ist eine Mittelstraſse allgemein beliebt, zu Folge welcher man angenommen hat, daſs ein sicherer und gewissermaſsen definitiver Besitz erforderlich sey, um das Eigenthumsrecht bey Prisen festzusetzen und zu completiren, daſs sie entweder 24 Stunden in Besitz gewesen, oder infra Praesidia gebracht seyn müſsten.

Dieses Princip erfordert aber auf keine Weise, daſs sie infra Praesidia Capientium gebracht werden müſsten. Der wesentliche Bestandtheil bey einem guten Rechtstitel „Sicherheit" ist gleich stark; der Hafen, wo die Prise hingebracht wird, mag neutral seyn oder in dem Lande des Nehmers liegen. Man kann annehmen, daſs Bynkershoeck, Vattel, Emerigon und die ehrwürdige Auctorität des Consolato diese Meinung unterstützen. Die Regel, den 24stündigen Besitz betreffend, ist hinreichend zu zeigen, daſs, was das Gesetz betrifft, eine Condemnationsacte nicht erforderlich sey, einen Rechtstitel, auf den das Eigenthum sich begründet, zu erzeugen. Wenn man indeſs auch zugestehen wollte, daſs sie nothwendig sey, da solche sehr passend und bequem ist, den Kriegsacten eine gehörige Solennität zu geben; so folgt es doch auf keine Weise, daſs das Object in die Häfen der Kriegführenden zu bringen wäre. Civilgerichte erkennen täglich über Sachen, die auſser ihrer localen Jurisdiction liegen. Sachen, die sich jenseits der See zutrugen, werden so regelmäſsig vor dieselben gebracht, als dasjenige, welches in ihrer Nachbarschaft vorgefallen ist. Selbst dieses Admiralitätsgericht ist während einer langen Zeit in der Gewohnheit gewesen, Prisensachen, worüber die Verhöre in Lissabon oder Livorno

aufgenommen sind, und in Hinsicht des Eigenthums, welches in diese Häfen eingebracht worden ist, anzunehmen und zu entscheiden.

Derjenige Einwurf, den man mit Recht gegen Consulargerichte gemacht hat, kann nicht auf diese Praxis angewandt werden. Was die Prisengerichte betrifft, die in neutralen Ländern errichtet sind; so giebt es dagegen unzählige Einwendungen. Es ist nicht die geringste davon, dafs diese Praxis dem Eigenthümer es unmöglich machen würde, sich irgendwo nach seinem Eigenthum umzusehen. Hat das Tribunal aber seine Sitzung in dem Lande des Kaptors; so kann diese Unbequemlichkeit nicht vorhanden seyn. Die Documente und die Aussagen der Mannschaft können leicht übergeschickt werden, und der wesentliche Theil des Verfahrens wird derselbe seyn, als wenn das Schiff wirklich zu Hause geschickt wäre. Die russische Ukase vom 31sten December 1787 befiehlt das Einbringen von Prisen in neutrale Häfen, und ein venetianisches Edict vom 9ten September 1779 auctorisirt die Aufnahme von Prisen, die von einem Kriegführenden in diesen Hafen, der damals neutral war, eingebracht würden. Die französischen Verordnungen unterstützen dieselbe Praxis und befehlen, dafs von den in den neutralen Ländern anwesenden Consuln die Pa-

piere und Depositionen nach Frankreich geschickt werden sollen. Welche Distinction man auch angeben mag, in Betreff der zwischen dem Hafen von Lissabon und diesem Lande obwaltenden Verhältnisse; so entspringen dieselben allemal aus speciellen Verträgen, die das Völkerrecht oder die Rechte anderer Partheyen nicht verändern können, die bey einer solchen Anmafsung von Privilegien von unserer Seite interessirt seyn mögen. Allein in unsern Verordnungen giebt es auch Beispiele von einem älteren Dato, namentlich von 1695, in welchen Befehle ertheilt wurden, Prisen in Neapel oder Sicilien aufzubringen, und im Jahre 1740 wurde eben dieses verordnet, zu einer Zeit, da diese Länder vollkommen neutral waren. Gegen eine Praxis von so langer Dauer kann das Gericht unmöglich eine Regel festsetzen, die andern das Recht abspricht, welches man für sich selbst reclamirt. Ein Fall, wie der gegenwärtige, wo der Rechtstitel des neutralen Käufers nicht einmal von dem vorigen englischen Eigenthümer angefochten wird; ist gewifs keiner von denjenigen, die das Gericht wählen würde, um ein solches Princip festzusetzen, welches, es mag in theoretischer Hinsicht so zweckmäfsig seyn, wie es will, nicht ohne offenbaren Tadel unserer eigenen Praxis behauptet werden kann.

Auf Seiten der Kaptoren erwiederten darauf der Königs-Advocat und Sewell:

Die Frage im Allgemeinen ist, ob dieses Schiff von dem angeblichen dänischen Käufer auf eine gesetzmäſsige Weise acquirirt sey? und die Entscheidung wird auf zwey Puncten beruhen, nämlich darauf, ob das Schiff gesetzmäſsig condemnirt und gesetzmäſsig transferirt ist? In dieser Hinsicht ist es für den Kaptor auf keine Weise incompetent, den Rechtstitel des Dänen an dieses Schiff zu bestreiten. Denn da das Schiff unzweifelhaft aus hinreichenden Gründen bey der Bestimmung nach einem blokirten Hafen angehalten wurde; so hat der Kaptor ein Recht, sich alle Umstände, die in dem Laufe der Discussion günstig für ihn erhellen mögen, zu Nutzen zu machen. In der Geschichte dieses Schiffes war ein Umstand, der dem Rechtstitel des gegenwärtigen Inhabers desselben ungünstig war, und dies aus Gründen, die mit dem Kriegs- und dem Eigenthumsrechte, wie solches durch die Ereignisse des Kriegs modificirt wird, connectirt waren. Es erhellte, daſs das Schiff ein durch den Feind genommenes englisches und von ihm dem Ansehen nach, an den gegenwärtigen Reclamanten transferirtes Schiff war. Wenn es wahr ist, daſs zu Folge des Völkerrechtes definitive Formen und Bedingungen

nothwendig sind; so mufs die Folge davon seyn, dafs in Ermangelung der Erfüllung dieser Bedingungen, die Uebertragung ungültig ist, und das Schiff daher wieder den Character des feindlichen Eigenthums erhält, also in dieser Eigenschaft eine gesetzliche Prise des Kaptors wird, bis ein anderer Rechtstitel (wie der des ursprünglichen Eigenthümers, der aus der Disposition unserer Landesgesetze hervorgeht) gegen ihn geltend gemacht wird. Es ist daher vollkommen competent für den Kaptor, die vorliegende Quästion zu bestreiten. Was den Beweis der Transferirung betrifft; so ist derselbe offenbar mangelhaft, da die Bezahlung nicht anders als durch die eigene Attestation des Reclamanten bewiesen ist. Was aus der Bezahlung der Versteigerungsgebühren und aus anderen Umständen hergeleitet wird, kann sowohl auf einen reellen als auf einen pro forma Verkauf passen. Allein ein Punct der wesentlicher ist, beruht auf der Legalität oder Illegalität einer solchen Condemnation, wie über dieses in einem neutralen Hafen liegende Schiff gefällt wurde. In dieser Hinsicht hat man behauptet, dafs die Sentenz eines competenten Tribunals conclusiv, und ein nicht zu eröffnendes Thor sey. Allein diese Antwort genügt nicht bey der vorliegenden Quästion, die auf vorhergehende Umstände sich bezieht. Denn

ein Gericht kann in Hinsicht einiger Handlungen c m-petent seyn und ist es nicht in Hinsicht anderer. Wenn es also in der Geschichte des Schiffes erwiesen und durch Gegenbeweise nicht widerlegt wird, daſs ein wesentlicher Präliminair-Umstand übergangen ist, nämlich dieser: daſs das Schiff von den Kaptoren nicht in einen der Häfen ihres eigenen Landes eingebracht worden, um der Adjudication unterworfen zu werden; so ist es für das Gericht des Kriegführenden offen, folgende Quästion zu discutiren, nämlich: ob eine unter diesen Umständen abgegebene Sentenz berechtigt sey, als eine competente Sentenz erachtet zu werden? Ob sie in der Hinsicht competent sey, die Gültigkeit eines Verkaufs an einen neutralen Käufer zu garantiren? Man muſs bemerken, was die Kraft und die allgemeine Verbindsamkeit der über diesen Punct für nothwendig erachteten Formalität betrifft, daſs solche auf keine Weise gleichgültige Gegenstände sind, um welche die neutralen Kaufleute sich nicht zu bekümmern haben. Wenn die Erwerbung von Eigenthum dieser Art durch die Begebenheiten des Krieges ihnen leichter wird und sie solches unter vortheilhaften Bedingungen für sich erhalten können, worauf sie, wie dieser Krieg beweiset, nicht unaufmerksam sind; so ist es doch billig, daſs dies nicht anders

geschehen sollte, als denjenigen Rechtsformalitäten unterworfen, die allgemein von kriegführenden Nationen erheischt werden.

Aus welchen Gründen kann es denn behauptet werden, daſs eine solche Sentenz gültig sey? Im allgemeinen genommen ist der Nachtheil davon beinahe so groſs, als derjenige, der aus Prisengerichten, die in neutralen Ländern errichtet wurden, entspringt. Für den einen Kriegführenden wird ein neuer Schauplatz des Krieges auf Kosten des Feindes und ein leichtes Asyl bey Verfolgungen erworben. Was die Auctorität der Schriftsteller betrifft; so ist es lange eine vexata quaestio zwischen ihnen gewesen und ihre Systeme in dieser Hinsicht haben viel weiter gereicht, als je die Praxis, worauf man vorzüglich sehen muſs. Die Trüglichkeit der gewöhnlich vorgeschützten Gründe beruht vorzüglich darauf, daſs man über den Umstand hinweggeht, daſs das Verfahren in Prisensachen vorzüglich ein Verfahren in rem ist. Es ist nothwendig für eine substantielle Justiz, daſs die Sache selbst, worüber eine Entscheidung abzugeben ist, in der Gewalt des Gerichtes sey. Man nehme an, daſs das Schiff quaestionis ein Kartel-Schiff gewesen wäre, dessen Restitution der englische Reclamant bey der ursprünglichen Kaptur würde haben erhalten können; auf

welche Weise nun und durch welche Auctorität hätte die Restitution auf die Weise erfolgen können, daſs ihm vollkommen Recht wiederfahren wäre?

Man kann hierauf erwiedern, daſs der Kaptor in gewisser Hinsicht den Befehlen seines eigenen Tribunals unterworfen ist, und daſs der Reclamant gegen ihn persönlichen Regreſs haben konnte. Allein dadurch wird die Sache aus ihrem ursprünglichen Laufe gezwungen und der wesentliche Umstand würde fehlen, der dem Verfahren in Prisensachen Wirksamkeit giebt, namentlich die Actio in rem, die allein nur fähig ist, eine schnelle und specifische Restitution des in lite befindlichen Eigenthums zu bewirken.

Wenn demnach die Theorie eines laxeren Systems vom Grunde aus schlecht ist, so bald man dieselbe in Praxis befolgen will; so ist es von wenigem Werthe es auseinander zu setzen, was die theoretischen Schriftsteller über diesen Gegenstand angenommen haben. Bey allen dem muſs man doch nicht unbemerkt lassen, daſs die vorzüglichste Auctorität, worauf man sich bezieht, nämlich die von Bynkershoeck, in directem Widerspruche mit den Entscheidungen der Tribunäle seines eigenen Landes ist, aus dessen Praxis die gegenwärtige Quästion sich erhebt.

Was die allgemeine Praxis der europäischen Natio-

nen betrifft; so hat man sich auf einige neuere Edicte bezogen und sich auf einige Beispiele aus der Praxis unseres eigenen Landes berufen, obgleich ohne die bestimmte Angabe der dabey eingetretenen Umstände. Gegen diese Auctoritäten aber kann man aus den älteren Edicten Englands, Frankreichs, Hollands und Spaniens viele Beispiele anführen, worin es befohlen wird, dafs die Prisen in die Länder der Kriegführenden eingebracht werden sollen, und in dem letzten Falle aus der Praxis dieses Gerichtes, wo ein Decret über ein Prisen-Schiff, welches schlechten Wetters halben nach Norwegen eingebracht war, abgegeben wurde, rescindirte das Gericht dieses Decret, so bald dieser Umstand zu seiner Wissenschaft kam, indem es erklärte, dafs es kein Schiff, welches in einem neutralen Hafen läge, condemniren wollte. Unter diesen Umständen, da die angeführte Praxis eine Abweichung von den alten Verordnungen aller Länder ist, da sie mit dem vornehmsten practischen Princip der Prisengerichte, die so nothwendigerweise nur in rem ein Verfahren zulassen müssen, im Widerspruche ist, da unberechbarer Nachtheil damit verknüpft ist, indem sie die Verhältnisse der Staaten verwickelt und die Sicherheit neutraler Häfen in Kriegsstationen verwandelt, so hofft man, dafs das Gericht jetzt die wahre

Regel durch den Ausspruch regeneriren werde, daſs die über dieses Schiff abgegebene Entscheidung in dem Hauptumstande, um derselben gesetzliche Wirkung zu geben, mangelhaft gewesen, und daſs folglich die Transferirung ungültig sey und daſs das Schiff, da es noch immer das Eigenthum des Feindes ist, der Condemnation unterworfen sey. Man hofft dies um so vorzüglicher, da es wahr ist, daſs, welche Beispiele man auch anführen mag, als wenn sie die Praxis auctorisirten, diese bloſse Irregularitäten sind, woraus keine Auctorität sich folgern läſst.

Nach dieser Verhandlung wurde die Entscheidung ausgesetzt. Sie erfolgte einige Zeit nachher unter folgenden Aeuſserungen von Sir W. Scott.

Dies ist ein brittisches Schiff, welches von einem holländischen Kaper genommen, in Norwegen eingebracht und daselbst in Folge einer in Holland abgegebenen Condemnationsacte verkauft wurde. Man hat behauptet, es sey nicht hinreichend gezeigt worden, daſs dies Schiff wirklich nach Holland zur Zeit der Condemnation gebracht worden und sich von der andern Seite auf einen Ausdruck in der Sentenz bezogen, welcher besagt „wurde zur Entscheidung gebracht“ als wenn daraus das Gegentheil geschlossen werden könnte, und als wenn daraus folgte, daſs das Schiff

wirklich nach Holland gebracht sey. Allein ich bin, was diese Thatsache betrifft, überzeugt, dafs der Ausdruck „zur Entscheidung gebracht“ ein blofser figürlicher Ausdruck sey, welcher nur sagen will, dafs die dieses Schiff betreffende Frage zur Entscheidung kam. Der ganze Inhalt des Instruments beschreibt das Schiff, als wenn es irgendwo sonst läge. Der Kaufbrief spricht von dem Schiffe in Christiansand liegend, wo dasselbe mit verschiedenen anderen Schiffen von holländischen Kapern aufgebracht und der Direction des sich in diesem Hafen aufhaltenden holländischen Consuls übergeben war. Man beschreibt das Schiff in der Verkaufsanzeige „so wie es in diesem Hafen für die Besichti-„gung der Kaufliebhaber befindlich ist.“ Wäre das Schiff wirklich nach Holland gebracht worden; so müfste dieser Umstand zu beweisen seyn, allein man hat dies auch selbst nicht einmal in den von dem dänischen Käufer eingebrachten Beweisen versucht. Jetzt hat der vorige brittische Eigenthümer seinen Reclam eingegeben und die zu entscheidende Frage ist: ob der dänische Käufer dieses Schiff in Folge des aus der Condemnation desselben zu einer Zeit als es in einem neutralen Hafen lag, entspringenden Rechtstitel behalten könne, da das Schiff nie in einen Hafen des Nehmers oder eines Alliirten desselben war geführt

worden? Man hat behauptet, daſs eine solche Condemnation sowohl in Rücksicht auf Auctoritäten, als in Hinsicht des Princips vollkommen legal sey — Was das Princip betrifft, sagt man, daſs die Sicherheit des genommenen Objectes und die Consummation der Wegnahme in einem neutralen Hafen eben so vollkommen sey, als in einem Hafen der Kriegführenden. Was das Princip der Sicherheit betrifft, so mag dies vielleicht wahr seyn, allein man muſs sich erinnern, daſs dies eine Sache ist, die nicht bloſs durch abstracte Principien bestimmt wird. Die Usance und die Praxis der Völker sind dazwischen gekommen und haben die Materie in dieser Hinsicht verändert. Die Ausdrücke, welche Grotius in dieser Hinsicht gebraucht „Placuit Gentibus," sind meiner Meinung nach vollkommen correct, indem sie anzeigen, daſs es jetzt eine Usance und eine Praxis der Völker gebe, welcher man conform handeln müsse.

Ohne mich in eine Discussion der verschiedenen Meinungen einzulassen, die man in dieser Hinsicht gehegt hat, glaube ich annehmen zu können, daſs die bessere Meinung und Praxis darin bestanden, daſs die Prise infra Praesidia des nehmenden Landes gebracht werden müſste, dessen National-Eigenthum sie durch diese Einbringung einverleibt geworden zu seyn erach-

tet werden mufs. Die gröfste Ausdehnuug, die man zugestanden hat, erstreckte sich nicht weiter, als dafs man die Regel auch auf Häfen und Sicherheitsplätze ausdehnte, die irgend einem Freunde oder Alliirten im Kriege zugehörten, der ein gemeinschaftliches Interesse dabey hat, die Acquisitionen der Kriegführenden, die von ihren gemeinschaftlichen Feinden gemacht sind, zu vertheidigen.

In späteren Zeiten hat man eine additonelle Formalität erfordert, nämlich die einer Condemnationsacte von einem competenten Gerichte, welche decretirt, dafs die Wegnahme rechtmäfsig iure belli gemacht sey, in dem die Nationen in einem mehr civilisirten Zustande es nicht für schicklich hielten, dafs das Eigenthum dieser Art veralienirt werden sollte, ohne die Entscheidung eines competenten Gerichtes, welche besagte, dafs es als feindliches Eigenthum genommen und iure belli jetzt das Eigenthum des Nehmers geworden sey. Die Heischungen der Gerechtigkeit forderten es, dafs diese Ausübungen des Krieges unter öffentliche Aufsicht gestellt würden, und daher ist das blofse Einbringen infra praesidia nicht für hinreichend erachtet worden. Niemand kauft bey einem solchen Rechtstitel, man fordert eine Condemnationsacte, um den Rechtstitel des Käufers zu begründen,

und wenn eine Transferirung Statt findet; so ist man gehalten, die Herausgabe dieses Documentes zu verlangen, weil auf dasselbe die Rechtmäfsigkeit der Transferirung begründet ist. Von dem Augenblick an, da eine Condemnationsacte nothwendig wurde, hatte man eine doppelte Verpflichtung das Eigenthum, welches condemnirt werden sollte, in das Land des Nehmers einzubringen; denn eine legale Sentenz kann nur das Resultat von legalem Verfahren in einem legitimen Gerichte seyn, das competente Auctorität über den Gegenstand quaestionis und über die litigirenden Theile hat, in einem Gerichte, welches die Mittel hat, die gehörigen Untersuchungen zu machen und die Vollziehung seiner Entscheidungen zu erzwingen. Dieses sind Grundsätze des gemeinen Rechtes, die auf alle Gerichte anwendbar sind, und vorzüglich auf diejenigen, die zu Folge der Verfassung in allen Ländern über Materien in rem, und über das Corpus und die Substanz der acquirirten Sachen entscheiden, und zwischen Partheien, wovon die eine keinem anderen Rechte, als dem des Krieges unterworfen ist, und in keiner Jurisdiction geführt werden kann, als in derjenigen, die denen angehört, welche gegen sie die Rechte des Krieges besitzen.

Nach Principien kann es daher nicht behauptet

werden, daſs man gegen ein Schiff, welches in einen neutralen Hafen eingebracht worden ist, wirksamer Weise in einem kriegführenden Lande gerichtlich verfahren könne. Die Res ipsa, das Corpus, ist nicht in der Possession des Gerichtes, und in solchen Fällen gründet nur der Besitz die Jurisdiction. Worin besteht die Auctorität über die Partheien? Ueber die Kaptoren ist sie vollkommen in Folge ihrer persönlichen Verhältnisse zu dem kriegführenden Lande. Man kann die neutrale Regierung durch die zu Folge des Völkerrechtes eingeführten gewöhnlichen Requisitionen auffordern, gegen sie die Befehle und Decrete des Landes, zu welchem sie gehören, zu vollziehen. Allein wie sind dieselben gegen die andern Partheien vollziehbar, die weder dem kriegführenden noch dem neutralen Lande unterworfen sind, die bloſs in Hinsicht des Ausganges der Kriegsjurisdiction unterworfen sind? Der kriegführende Staat hat nicht die Mittel die Rechte des Krieges unmittelbar gegen sie zu vollziehen — Kann er den Neutralen dazu requiriren? Gewiſs nicht. Der neutrale Staat hat nichts mit dem Rechte des Stärkeren, welches der eine Kriegführende gegen den andern besitzt, zu thun. Er hat nichts mit der Erzwingung der Consummation dieser Rechte zu thun. Er ist beiden Partheien das bloſse Recht der

Gastfreiheit schuldig, und in der Praxis der am mehrsten civilisirten Staaten ist dies sehr beschränkt. Durch die Regulation von Frankreich ist es fremden Schiffen verboten, mit Prisen in seine Häfen einzulaufen, Havariefälle ausgenommen, und selbst dann dürfen sie nur so lange sich daselbst aufhalten, als die Noth existirt. Valin bemerkt hiebey, man könne keine Zweifel darüber hegen, daſs dies nicht den Rechten der Neutralität gemäſs sey und Hübner gesteht, daſs eine weise Gastfreiheit nicht weiter ausgedehnt werden könne. Auf jeden Fall kann der neutrale Staat keine compulsatorische Jurisdiction über eine der beiden Partheien in Hinsicht obschwebender Kriegssachen ausüben, noch kann durch die Auctorität einer dieser Partheien eine solche Jurisdiction an ihn übertragen werden. Die Pflichten seiner eigenen Neutralität verbieten ihm die Annahme der Kriegsrechte. Man kann denselben durch Subsidiales nicht auffordern, der einen Parthey mehr Vorschub zu thun, als der andern, noch viel weniger ihn zwingen, Zwangsmittel gegen die eine zu verfügen, um den feindlichen Absichten der anderen zu dienen.

Bey der Handhabung dieser Art von Jurisdiction ist der überwundene Feind nicht bloſs eine nothwendige Parthey, sondern gleichfalls ein nothwendiger Zeuge,

zu Folge des Verfahrens in allen Ländern. Gefangene sind Zeugen, die nothwendigerweise examinirt werden müssen. Zu Folge unserer Instructionen sind sie die einzigen Zeugen. Die französischen Verordnungen lassen das Zeugnifs des Kaptors zu, allein besagen zu gleicher Zeit, dafs das Völkerrecht es erfordere, die Mannschaft des genommenen Schiffes über die zur Rede stehenden Gegenstände zu vernehmen. Wie kann diese nun gezwungen werden, sich examiniren zu lassen? Sie kann durch keine Gewalt genau und beständig gefangen gehalten werden, um ihre Antworten auf die Interrogatorien zu erzwingen. Ihre Weigerung würde nicht die Folgen legaler Contumaz nach sich ziehen; denn diese kann blofs da vorhanden seyn, wo eine legale Jurisdiction Submission verlangt hat. Aus diesen Betrachtungen scheint es hervorzugehen, dafs, wenn ein Schiff in einem neutralen Lande liegt, dem nehmenden kriegführenden Lande nicht blofs eine ursprüngliche Jurisdiction wegen Mangel des Besitzes fehle; sondern dafs auch die Auctorität, welche erforderlich ist, um das Recht zu handhaben, und welche wesentlich nothwendig ist, um der Ceremonie der Condemnation Effect zu geben, auf eine sehr wesentliche Weise mangelhaft sey. Dieser Ansicht der Sache gemäfs, fordern alle Instructionen,

die in älteren Zeiten an Kreuzer gegeben wurden, beinahe bey allen Völkern, daſs die Prise in einen der Häfen des Landes, wohin der Kreuzer gehört, gebracht werden solle. In Dännemark ist es noch sehr spät, als z. B. 1710, bey Todesstrafe gefordert. In unserem eigenen Lande heiſst der allgemeine Ausdruck, der noch immer gebraucht wird, die Prisen in irgend einen Hafen unserer Herrschaft einzubringen. Aus den Instructionen, die von Bynkershoeck angeführt sind, erhellt es, daſs die Staaten es nicht für hinreichend erachteten, wenn die Prise in den Hafen eines Alliirten im Kriege eingebracht sey, weil sie, wie ihre Condemnationen besagten, es forderten, daſs die Prise in den Hafen des Captors gebracht seyn müſste. In Frankreich, wo das Prisenrecht mehr, wie in irgend einem anderen Lande, schwankend gewesen ist, und dies zu Folge temporairer Rücksichten, scheint keine Relaxation der strengen Regel vor 1705 eingetreten zu seyn, und es ist als eine Inconsistenz und eine nicht kleine Ungerechtigkeit bemerkenswerth, daſs zu derselben Zeit, als die Edicte Frankreichs den Kreuzern fremder Länder es verboten, ihre Prisen in die Häfen Frankreichs einzubringen, es seine Kreuzer dagegen auctorisirt hat, ihre Prisen in die Häfen andere Länder einzubringen. Es erhellt daſs 1739 dieses

Edict zurückgenommen ist. Valin spricht davon 1763 mehr als von einem neuen nur geduldeten Gebrauch, als von einer legalen Praxis, die späterhin sehr ausgedehnt geworden ist. Der Herausgeber des neuen Code des Prises spricht davon, wie ich bemerke, als von einer Neuerung in harten Ausdrücken. Mir ist es nicht bekannt, dafs diese Regierung während dieses Krieges Instructionen ertheilt habe, Prisen in andere Häfen, als die ihr und ihren Alliirten zugehörten, einzubringen. Man hat sich auf Instructionen aus vorigen Kriegen bezogen, wodurch es erlaubt war, Prisen in Lissabon und Livorno einzubringen. Allein ich glaube, dafs solche Instructionen nur dann in den europäischen Kriegen ertheilt wurden, wenn die Souveraine dieser Häfen unsere Alliirten waren; indefs will ich nicht behaupten, dafs nur dieses unfehlbar erhellen wird, wenn man die Sache genauer untersucht.

Man hat sich gleichfalls auf Instructionen berufen, wodurch die Kreuzer auctorisirt wurden, ihre Prisen in die Häfen von Neapel und Sicilien einzubringen; allein ich glaube, dafs dies zu keiner Zeit geschehen ist, wo nicht die Regierung dieser Länder, oder wenigstens diejenige Parthey, welche wir in diesen Ländern für die rechtmäfsige hielten, mit uns verbündet war.

Wenn die Praxis unserer Gerichte sich den so beschränkten Instructionen gemäſs bewiesen hätte; so würde diese Quästion nicht schwierig seyn, denn sie würde immer innerhalb der Grenze des Princips geblieben seyn, welches die Jurisdiction über Prisen bestimmt, nämlich über diejenigen, welche nach dem Lande des Kaptors oder eines Alliirten, der, was die Operationen des gemeinschaftlichen Krieges betrifft, mit dem anderen Kriegführenden unam constituit civitatem, aufgebracht worden sind. Allein man kann nicht läugnen, daſs das Admiralitätsgericht nicht weiter gegangen sey. Jetzt schon seit einer beträchtlichen Zeit ist dieses Gericht in der Gewohnheit gewesen, Prisen, die nach Lissabon und Livorno gebracht waren, in Zeiten, wovon ich nicht sagen darf, daſs die Souveraine dieser Häfen in einen gemeinschaftlichen Kriege mit uns verwickelt waren, zu condemniren. Man hat die Thatsache, daſs die Schiffe, die hier condemnirt wurden, daselbst befindlich waren, nicht verheimlicht. Dies ist sowohl in dem americanischen, als in dem vorhergenden Kriege der Fall gewesen. Im siebenjährigen Kriege finde ich, daſs 1756 Commissoria von diesem Gerichte nach Madera und Lissabon versandt wurden, im Jahr 1757 nach Genua, 1758 nach Messina, und im Jahr 1759 nach Neapel,

die französischen Kriegsgefangenen, die nach diesen Häfen gebracht waren, zu examiniren, und bey dem Ausbruche des Krieges mit Spanien wurden diese dahin extendirt, auch spanische Kriegsgefangene, die nach diesen Häfen aufgebracht waren, zu examiniren. Bey dem Ausbruche des americanischen Krieges 1776 wurden Commissoria nach Lissabon, Oporto und Livorno ertheilt, um americanische, daselbst eingebrachte Kriegsgefangene, zu examiniren, und wie der Krieg mit Frankreich ausbrach, wurden diese Commissoria dahin erweitert, daſs auch zu Folge derselben französische Kriegsgefangene examinirt werden konnten, und einige Jahre nachher auch dahin, spanische und holländische Kriegsgefangene darnach zu vernehmen, und ähnliche Commissoria wurden nach Nizza und Genua ertheilt. In dem gegenwärtigen Kriege sind ähnliche Commissoria nach Civita Vecchia, Genua, Livorno, Lissabon und Nizza ertheilt und für die Häfen innerhalb dieser Consulate, und nach Neapel und Oporto. Wenn nun nicht gezeigt werden kann, daſs in der Natur dieser Häfen etwas vorhanden sey, das sie wesentlich von dem gemeinschaftlichen Character der neutralen Häfen unterscheide, nicht bloſs in allgemeinen Hinsichten, sondern in solchen, die eine solide Distinction in Betreff des vorliegenden

Gegenstandes an die Hand geben; so halte ich es für schwer, die Folgen davon zu vermeiden, und halte ferner dafür, dafs, was auch immer das correcte Princip seyn mag, und wie sehr es auch diesem Lande daran gelegen seyn mag, das Princip zu respectiren und geltend zu machen, dieses Gericht doch gegen dieses Princip durch seine eigene Praxis gefesselt sey.

Was den Character von Lissabon, Oporto und Livorno betrifft; so kann man nicht leugnen, dafs derselbe von einer besondern Natur sey. Die beyden ersten Städte gehören einem Staate an, der mit uns lange in besonderen Verhältnissen gewesen ist, die etwas mehr als blofse Freundschaft waren. Die Unterthanen dieses Landes, die daselbst wohnhaft sind, distinguiren sich durch specielle Privilegien von anderen, sie behalten ihren brittischen Character ungeachtet ihres portugisischen Domicilii, selbst nach der Vorstellung des Feindes, und sie üben wenigstens eine active Jurisdiction über ihre eigenen in diesem Hafen wohnhaften Landsleute aus. Obgleich Livorno einem Fürsten zugehört, der auf eine hartnäckige Weise aus guten Gründen immer neutral bleibt; so haben dennoch die brittischen Unterthanen grofse und distincte Privilegien daselbst, sie behalten ihre Attribute und sind auctorisirt eine ausgebreitete Jurisdiction über

ihre Landsleute auszuüben. Diese Umstände haben natürlich zu den Vorfällen geführt, die eingetreten sind, dafs nämlich die brittischen Admiralitätsgerichte daselbst mit Erlaubnifs der dortigen Regierung, und ohne dafs von Seiten der anderen Kriegführenden Vorstellungen darüber gemacht wurden, eine Prisen-Jurisdiction übernommen und über daselbst eingebrachte Prisen ausgeübt haben. Obgleich die besondere Lage, in der diese Häfen sich gegen dieses Land befinden, dazu dient, historisch die Einführung dieser Jurisdiction nachzuweisen, die nachher auf andere Häfen verpflanzt wurde, bey welchem derselbe Grund nicht Statt fand; so läfst es sich auch selbst in Hinsicht der Ersteren bezweifeln, ob ein solider Grund vorhanden sey, in Folge dessen eine solche Auctorität behauptet werden könne.

Wenn man auch annimmt, dafs Auctorität für uns daselbst vorhanden sey, mit legaler Wirkung sich über das Corpus der Sache zu erstrecken, so bleibt doch noch die Frage unbeantwortlich, auf welche Weise erstreckt sich dieselbe über die Personen der Unterthanen anderer Länder, die dahin als Kriegsgefangene von den Engländern geführt werden? Alle personelle Jurisdiction, welche die englischen Niederlassungen daselbst besitzen, erstreckt sich nur über ihre eigenen

Mitglieder, und wie kann diese über die Unterthanen anderer Länder ausgedehnt werden? Man kann sie nicht zwingen, als Partheien oder als Zeugen zu erscheinen und wenn in diesen Ländern irgend ein hinreichender Grund für eine solche Auctorität gefunden werden könnte; so müſste man sich doch immer in den anderen angeführten Häfen, wo die Engländer nicht auf die Weise privilegirt sind, nach einem solchen Grunde umsehen.

Aus diesen Gründen halte ich dieses Gericht durch die Praxis, die es nicht bloſs zugelassen, sondern selbst eingeführt hat, verbunden, im Widerspruche mit dem wahren Princip handeln zu müssen. Denn die Bemerkung von Bynkershoeck, daſs man im Kriege dasjenige bey seinem Feinde für gesetzlich halten müsse, welches man selbst ausübt, eine Regel die in jeder Hinsicht wahr ist, ist nirgends passender, als wo das Interesse und die Rechte anderer Länder, die neutral sind, directe zur Sprache kommen.

Es is mehr als ich bestimmen darf, in wie ferne die Lords of Appeal, die Quästion durch die Praxis, selbst durch eine eingewurzelte Praxis dieses Gerichtes, für entschieden halten werden. Es würde ausserordentlich zwekmäſsig seyn, die Meinung

des Appellationsgerichtes über diese äusserst wichtige Quästion einzuholen. So viel ich weiſs, allein es würde für mich vermessen seyn, irgend eine förmliche Vermuthung darüber zu wagen, mögte das Appellationsgericht es für seine Pflicht halten, die Praxis dieses Gerichtes auf die wahre Reinheit des Princips zurückzuführen. Allein da ich hier meinen Sitz habe und da ich auf den Gang der gerichtlichen Administration, der hier geherrscht hat, in meiner Pflicht als Richter zu sehen verbunden bin; so fühle ich mich nicht verpflichtet, die von diesem Gerichte über Prisen, welche in fremde Häfen eingebracht waren, abgegebenen Entscheidungen aufrecht zu erhalten und zu gleicher Zeit die Ungültigkeit solcher zu decretiren, die der Feind unter Umständen gefällt hat, die zu ähnlich mit denjenigen bey unsern Prisen sind, daſs sie keine Distinctionen zulassen, die nach meiner Einsicht hinlänglich solide sind.

Im allgemeinen kann man als gerichtlich entschieden annehmen, daſs die Engländer jede Condemnation eines Schiffes in einem kriegführenden Lande durch eine gehörige obrigkeitliche Auctorität für legal ansehen, wenn das Schiff in dasselbe oder in ein alliirtes Land eingebracht worden ist.

Jedoch sind folgende Aeuſserungen von Sir William Scott für neutrale Rheder, die auf Prisen-Ankaufungen speculiren, wohl zu beherzigen.

In dem Falle des Bernon, Capitain Dunn *), sagte Sir William Scott: Solche Ankaufungen hat man englischer Seits als gesetzmäſsig zugelassen, aber sie werden stets vielem Verdacht ausgesetzt seyn. Die Admiralität wird stets fühlen, daſs es ihre Pflicht ist, sie mit groſsem Argwohn zu betrachten, und es wird dieses selbst bey Ankaufungen der Fall seyn, die in Commission für Neutrale, welche in ihrem eigenen Lande wohnen, geschehen sind. In der Welvaart, Capitain Cornelis, äuſserte sich Sir W. Scott wie folget **):

Das Factum eines Kaufes in einem feindlichen Lande ist fast an und für sich schon eine Sache für fernern Beweis. Denn wenn man die Lage des feindlichen Handels betrachtet, kann das Gericht schwerlich über die Redlichkeit einer solchen Transaction befriedigt werden; wenn nicht das Ganze derselben gezeigt ist. Der auswärtige und der Küstenhandel von Frankreick, ist, wie wohl bekannt, völlig unterbrochen, und die Franzosen haben jeden Weg ver-

*) Sammlung von Entscheidungen Pag 139.

**) L. c. Pag. 146.

sucht, um den Gebrauch ihrer Schiffe unter der Decke neutraler Namen wieder zu erhalten.

Zu den Riesenprojecten, die während der französischen Revolution ausgeheckt wurden, gehörte auch dieses, dafs man es möglich machen wollte, kein französisches Schiff bey der Uebermacht der Engländer zur See zu verlieren. Zu dem Ende machte man den 9ten Thermidor im Jahre 5 ein Gesetz, wodurch jeder Franzose, der an Ausländer ein Schiff verkaufte, dahin Caution stellen mufste, dafs er das Schiff bey dem Frieden wieder nach Frankreich schaffen wollte, woferne es nicht schon vor dieser Periode durch eine vis major verlohren gegangen wäre. Das Gesetz existirte vor dem Frieden mit England nur geschrieben. Jetzt ist es in dem 4ten Theil des Code des Prises Pag. 265 abgedruckt. Es läfst sich denken, dafs anfänglich kein rechtlicher Neutraler bey dieser Bedingung Schiffe von Franzosen kaufen wollte, allein sie hatten nicht nöthig in Betreff der französischen Verkäufer in Hinsicht der Vollkommenheit des ihnen von denselben übertragenen Eigenthumsrechtes besorgt zu seyn. Man fand Mittel, sobald nur ein solches Schiff aus Frankreich weg war, die geleistete Caution getilgt zu bekommen. Die Neutralen kauften die mehrste Zeit solche Schiffe, ohne irgend eine andere Verbind-

lichkeit zu übernehmen, als den Kaufschilling zu bezahlen.

Dieser Umstand kam bey der Entscheidung über das Schiff, die sechs Geschwister, in England zur Sprache. Sir W. Scott sagte den 19ten Nov. 1801 bey der Entscheidung dieser Sache *):

Dies ist der Fall eines Schiffes, von dem man vorgiebt, daſs es von dem Feinde gekauft sey. Wir haben den Neutralen nie die Freiheit dieses zu thun benommen, obgleich die Franzosen dies stets gethan haben. Die Regel, welche dieses Land anzuwenden sich begnügt hat, ist diese, daſs Eigenthum, welches auf diese Weise transferirt wird, bona fide und unbedingt transferirt seyn muſs; daſs der Verkauf den Feind von allem ferneren Interesse daran entkleiden muſs, und daſs irgend ein Umstand, der dazu dient, sein Interesse fortdauernd zu machen, einen Contract dieser Art gänzlich vitiiret.

Diese Regel zu erzwingen, hat dieses Land sich zu allen Zeiten für berechtigt gehalten. Es hat die Transferirung nicht als illegal verboten, sondern hat nur solche Regeln vorgeschrieben, wie die gesunde Vernunft und die Billigkeit dieselben an die Hand geben,

*) Robinson Vol. IV. Pag. 100.

um sich gegen Collusion und Neutralisation zu schützen und im Stande zu seyn, es so viel möglich ist zu vergewissern, das der Rechtstitel des Feindes unbedingt und gänzlich aufgehört habe.

In dem gegenwärtigen Falle ist eine Uebereinkunft vorhanden, wodurch das Interesse des feindlichen Verkäufers beybehalten wird. Aus den formellen Papieren über den Verkauf könnte man schon eine solche geheime Uebereinkunft folgern, weil aus denselben die wirkliche Bezahlung nicht erwiesen wird. Allein in dem Contracte ist ein anderer Punct, welcher bestimmter auf die Fortdauer des feindlichen Interesse zielte. Er besagt: „dafs demnach der Verkäufer zu „einer Pönal-Summe verpflichtet ist, um unter kei„ner anderen Bedingung, als auf dem Fall der Resti„tution beim Frieden zu verkaufen; so verbinden wir „uns für alle Processe aufzukommen, denen der Ver„käufer deshalb ausgesetzt seyn mögte.“ — Nemo potest videri eam rem vendidisse, de cujus dominio id agitur, ne ad emtorem transeat L. 80. §. 3. Dig. de Cont. Empt.

Es scheint die Politik der französischen Regierung zu seyn nicht anders den Verkauf französischer Schiffe zu erlauben, als dafs sie beim Frieden nach Frankreich zurückkommen müssen. Bey der Unmöglichkeit

während des Krieges ihre eigenen Schiffe zu führen, unterwerfen sie sich einer temporairen Transferirung, aber behalten immer ihre Hand auf die Schiffe, um beim Frieden die Rückkehr derselben zu erzwingen.

Von dieser Verbindlichkeit unternimmt der neutrale Käufer es den Verkäufer zu exoneriren. Er kann dies unmöglich thun, ohne sich nicht selbst für dieses Geld verantwortlich zu machen. In welchem Falle, wenn man voraussetzen wollte, dafs er einen der Sache entsprechenden Preis wirklich für das Schiff bezahlt hätte, man von dem Neutralen annehmen müfste, dafs er den doppelten Preis zu bezahlen haben würde. Ist dies ein Zeichen von einer bona fide Uebertragung? Ruht die Hand des französischen Verkäufers nicht noch immer auf dem Schiffe? Indem ich auf die Controlle blicke, welche die französische Regierung und der Verkäufer noch immer über dies Eigenthum haben; so ist es für mich unmöglich, dafür zu halten, dafs das Schiff gänzlich von allem feindlichen Interesse entkleidet sey. Es wurde demnach condemnirt.

Neutrale Rheder lassen die von ihnen in kriegführenden Ländern angekauften Prisen gewöhnlich auf blofse Consulatscheine, oder auch auf Pässe, die vor ihrer Orts-Obrigkeit beeidiget sind, überkommen. Es ist selten, beinahe ohne Beispiel, dafs Engländer

solche Schiffe, die mit Ballast nach dem Lande, wo ihr neutraler Rheder wohnt, versegeln, um daselbst durch Messung und Erhaltung der gehörigen Schiffspapiere naturalisirt zu werden, während des Revolutionskrieges aufgebracht haben. Jedoch müssen die Papiere gehörig in Ordnung und eine Vollmacht zum Ankaufe des Schiffes in dem Kaufbriefe desselben, wo möglich angeführt und demselben angehängt seyn: Ueber dieses Requisitum äufserte sich Sir W. Scott wie folget in dem Fall des Schiffes Argo, Capitain Smit *):

„Es ist keine Vollmacht vorgezeigt, und es ist „nicht hinlänglich für einen Bevollmächtigten, dafs „er nur vor dem Magistrate comparirt, und vor dem„selben die Commission, nach der er handelt, decla„rirt. Es mufs mir durch eigene Documente gezeigt „werden, dafs der vorgegebene Agent rechtmäfsig „auctorisirt war, diesen Kauf zu schliefsen.“

Wenn englische Kaper durch einen incompetenten gerichtlichen Ausspruch oder sonst sine justo Titulo Prisen und Prisengüter besitzen, oder veralienirt haben, so können Neutrale das Eigenthum nicht per Rei vindicationem prosequiren oder Arrest darauf erlangen, ehe sie ihren Captor nicht angehalten haben, die Sache

*) L. c. Pag. 162.

zur legalen Adjudication kommen zu lassen. In Betreff der Sache des Schiffes General Waltersdorf, Capitain Thaarup, *) hielt Dr. Laurence für den neutralen Eigenthümer den 9ten May 1799 um Arrest auf Waaren an, die, wie er behauptete, zur Ladung des besagten, von einem incompetenten englischen Gerichte in St. Domingo condemnirten Schiffes gehörten. Er behauptete, daſs die Identität der Güter hinlänglich durch das über den Verkauf derselben in den Zeitungen bekannt gemachte Avertissement bewiesen würde, indem es darin hieſse: „Der Tobak sey ein Theil der Ladung „des in Westindien durch the Storck genommenen „Schiffes, genannt Waltersdorf"

Das Gericht sagte: Es erhellt nicht absolut, daſs das Schiff dasselbe sey. Wenn Waaren für die Captoren aufbewahrt werden; so ist es gewöhnlich, Arrest darauf zu suchen; allein es ist nicht unsere Sache, eigenmächtig Güter anzuhalten, die in dem Packraume eines anderen Mannes sich befinden, und mit denen durch einen bona fide Verkauf eine Veränderung vorgegangen seyn kann. Man kann jetzt einen solchen Befehl nicht abgeben. Der Reclamant muſs erst gegen den Captor klagbar werden. Dieser ist ihm in erster Instanz responsable.

*) Robinson Vol. I. Part. II. Pag. 328.

In der Sache des Schiffes Georg, Capitain Dunkin,*) hielt Dr. Laurence für den vormaligen neutralen Eigenthümer den 21sten Juny 1801 um Arrest an, unter dem Vorgeben: dafs das Schiff in Westindien bey der Einnahme von Curassao zur Prise gemacht, und mit Depeschen für die Regierung nach Europa gesandt sey, ohne dafs es vorher zur Adjudication gebracht worden.

Der Richter sagte: Man hat sich mit Unrecht auf den Fall des General Waltersdorf bezogen: — denn in der Sache sagte das Gericht: dafs man zuerst gegen den Captor zu verfahren habe.

Wenn im gegenwärtigen Falle das Schiff in den Händen eines Fremden oder in Gefahr wäre, weggeschickt zu werden; so würde das Gericht aufgefordert seyn, seine äufserste Sorgfalt anzuwenden. Allein wie die Sache jetzt steht, sehe ich keine Nothwendigkeit für den Arrestbefehl, und nichts kann dadurch bewirkt werden. Man mufs gegen den ursprünglichen Captor verfahren.

*) Robinson Vol. III. Part. II. Pag 212.

Der Fall des Schiffes Carl und Magdalena, Capitain Brandt *), betraf einen ähnlichen Gegenstand, nämlich die Befugnifs der Vice-Admiralitätsgerichte; ob sie berechtiget wären zur Adjudication von Schiffen zu schreiten, die nicht in ihren District gebracht waren? Es war der Fall eines dänischen, bey der Wegnahme von Demarara angehaltenen Schiffes. Es blieb daselbst während die Papiere nach Martinique gesandt, in dem Vice-Admiralitätsgericht eine Adjudication über dasselbe bewirkt, und solches mit zwey anderen Schiffen in ähnlicher Lage den 20sten Sept. 1797 condemnirt wurde. Von Seiten eines dänischen Kaufmannes wurde bey der Admiralität in Doctor Commons ein Reclam für das Schiff eingegeben und ein Befehl an den Kaptor erlassen, Adjudication zu verlangen.

Er erschien unter Protest.

Allein das Gericht sagte: Es kann nie behauptet werden, dafs die Sentenz des Gerichtes auf Martinique über eine Prise, die nicht in der Sphäre seiner Jurisdiction gebracht ist, gültig sey. Es ist eine bekannte Distinction zwischen der Jurisdiction der Vice-

*) Robinson Vol III. Part. I. Pag. 58.

Admiralitätsgerichte *) und derjenigen of the high Court of Admiralty, dafs nämlich Erstere blofs eine Localjurisdiction haben, welche auf die Adjudication des innerhalb ihrer Limiten gebrachten Eigenthums beschränkt ist, da hingegen die Autorität des high Court of Admiralty in Prisensachen sich über das Reich Sr. Majestät erstreckt und in jedem dazu gehörigen Hafen Wirkung hat.

Den 21sten April 1801 kam in der Admiralität die Sache des Schiffes Hulda *), Capitain Mill, vor. Dieses Schiff und die Ladung desselben waren so wie mehrere Schiffe und Ladungen, von einem englischen, während des Krieges in einem Orte auf der Insel St. Domingo angeordneten Gerichte condemnirt. Von dem Urtheile dieses Gerichtes war nicht appelliret, und das Netto provenu der Prise schon an die Kaper vertheilt worden. Die neutralen Reclamanten erschienen 1 Jahr und 9 Monat nach der Condemnation in der Admiralität und citirten die Kaptoren ihre Prise sich

*) Die Vice-Admiralitätsgerichte in Westindien haben indefs jetzt durch die neueste Parlementsacte eine Jurisdiction über das ganze englische Westindien erhalten.

**) Robinson Vol. III. Part. II. Pag. 235.

adjudiciren zu lassen, unter der Behauptung, das englische Gericht auf Domingo sey nicht competent gewesen. Die Kaptoren erschienen unter Protest, beriefen sich darauf, daſs die Frist zur Appellation längst verstrichen, die Abtheilung der Prisengelder schon geschehen, und das Gericht in Hinsicht des Krieges mit Spanien als Prisengericht constituirt sey, obgleich dies nicht in Hinsicht des Krieges mit Frankreich und Holland geschehen wäre.

Dr. Laurence sagte als Anwald für die Reclamanten: Das Gericht hat schon entschieden, daſs das Verfahren dieses Gerichtes auf Domingo in Prisensachen null und nichtig sey, und daſs alle Reclame, daselbst eingebrachtes Eigenthum betreffend, so angesehen werden müssen, als wenn kein gerichtliches Verfahren darüber Statt gefunden hat. Es ist ein Fundamental-Princip der Marin-Jurisprudenz, daſs der Reclamant verpflichtet ist, zu dem Tribunal zu gehen, vor welches der Kaptor jenes Eigenthum gebracht hat. Man kann von ihm nicht supponiren, daſs er weiſs, ob das Gericht competent sey oder nicht. Es ist die Sache des Kaptors, an dem gehörigen Orte das Nöthige gehörig einzuleiten. Wenn er dies unterläſst, die Ursache mag nun seyn welche sie will, so kann der Reclamant dadurch nicht präcludirt werden, zu irgend einer Zeit,

nachdem er sich gehörig hat belehren lassen und Gelegenheit dazu findet, Hülfe zu suchen. Ehe und bevor eine Prise nicht gerichtlich von dem conpetenten Gerichte adjudicirt ist, präcludirt keine Zeit den Reclamanten, und er kömmt nie zu spät um gehört zu werden. Im gegenwärtigen Falle haben die Kaptoren es unterlassen, sich die Sentenz von einem competenten Gerichte auszuwirken; das Zaudern des Reclamanten kann ihnen keinen Rechtstitel gewähren, woferne man es nicht als einen Grundsatz annehmen will, daſs ein gemeiner Seeräuber auf gleiche Weise einen Rechtstitel erwerben kann. Es ist unmöglich, daſs der Protest der Kaptoren ein Riegel gegen unseren Reclam sey, woferne nicht einer von diesen drey Sätzen behauptet werden kann, nämlich:

1. daſs die Sentenz dieses Gerichtes die Sentenz eines incompetenten Gerichtes confirmiren könne; oder

2ten. daſs dieses Gericht ohne alle Untersuchung (da es der Gegenstand des Protestes ist, jede fernere Untersuchung zu verhindern) condemniren könne; oder

3tens. daſs dasselbe das Eigenthum in diesen Händen, als justo Titulo erworben, lassen könne; ohne daſs irgend ein gerichtliches Verfahren Statt gefunden.

Sir William Scott sagte bey der Abgebung des Urtheils: Dies ist für die Kaptoren ein harter Fall, allein ich glaube, dafs es nicht in meiner Macht ist, sie von der Nothwendigkeit, eine Adjudication zu veranstalten, befreien zu können. So lange das Commissorium, Prisensachen zu richten, Kraft hat, existirt keine bestimmte oder fixirte Frist, nach welcher man legaler Weise sagen kann, dafs der Reclamant nicht mehr berechtigt sey, den Kaptor zur Adjudication aufzufordern. Obgleich es passend seyn mögte anzunehmen, dafs eine solche Frist existiren müfste, die eine solche Wirkung hervorbringen könnte; so ist mir doch keine vorgeschriebene Limitation in Hinsicht der Admission eines Reclams, noch irgend ein anderes Mittel, wodurch der Kaptor sich sichern kann, bekannt, als dieses, dafs er sich zum Behuf der Adjudication an ein competentes Gericht wendet. Wenn er es überhaupt vernachläfsigen würde, sich an ein Tribunal zu wenden; so würde er sich ein grobes Misverhalten zu Schulden kommen lassen; wenn er aus Irrthum sich an ein incompetentes Tribunal wendet; so ist er, obgleich er die Anklage des groben Misverhaltens von sich abwenden kann, dennoch gegen die Aufforderung des Reclamanten, bey einem competenten Tribunal Adjudication zu bewirken, nicht ge-

sichert — — — Unter diesen Umständen wäre es die Pflicht des Reclamanten gewesen, diese Sache bey einem competenten Gerichte so bald als möglich anhängig zu machen, da es immer in seiner Macht stand, den Kaptor ad agendum zu zwingen, wenn jener es vernachläſsigte dies zu thun. Vielleicht schien es dem Reclamanten, der nicht verpflichtet war auf die Natur der Jurisdiction unter eben der Verbindlichkeit als der Kaptor zu achten, daſs dieselbe nicht incompetent sey. Beide Partheien mögen in Errore gewesen seyn. Unter diesen Umständen würde es von einigem Erfolg seyn, zu zeigen, daſs appellirt worden wäre. Freilich hätte die Appellation nicht gestattet werden können, weil sie von einem Gerichte kam, welches keine legale Existenz hatte; allein es würde beweisen, daſs die Partheien die gehörige Sorgfalt angewandt hätten, welcher Umstand von Wichtigkeit seyn könnte, wenn die Frage wegen Schadensersatz und Kosten urgirt werden sollte. Ueber die Competenz des Gerichtes ist eine Wolke von Ungewiſsheit bey den Partheien vorhanden gewesen, wodurch ein Theil der Verzögerung in dieser Sache mit Recht kann veranlaſst seyn. Dem sey wie ihm wolle, der Reclamant hat sich jetzt an dieses Gericht gewandt, und ich kann

den Kaptor nicht von der Verbindlichkeit erlösen, die Adjudication verlangen zu müssen.

Ueber das Eigenthum in dieser Sache wurde nach diesem Präliminair-Umstande zu Gunsten des Neutralen entschieden.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Zufolge des Seerechtes der Franzosen ist die Freiheit der Neutralen noch weit mehr in diesem Puncte beschränkt. Nachstehendes enthält die Disposition ihrer Gesetze über diesen Gegenstand.

„Schiffe die in feindlichen Ländern erbauet sind, „oder einen feindlichen Rheder gehabt haben, kön„nen nicht als Neutrale oder Alliirte angesehen wer„den, wenn sich nicht ein authentisches, und von „öffentlichen Beamten attestirtes Document am Bord „derselben befindet, woraus der Tag des Verkaufs „erhellet, und wodurch bewiesen wird, dafs der Ver„kauf oder die Cession derselben an einen Unter„than alliirter oder neutraler Mächte vor dem An„fange der Feindseligkeiten geschehen ist, und wenn „dieser Cessions-Brief nicht in gehöriger Ordnung „von dem ersten Beamten des Orts der Abreise pro„tocollirt, und von dem Rheder oder in seiner Voll„macht von einem andern unterzeichnet ist.“

Siebenter Artikel des Reglements vom 26sten July 1778.

Bey Emanirung dieses Gesetzes hoffte man in Dän-

nemark voraussetzen zu dürfen, wie Herr v. Hennings in seiner Sammlung von Staatsschriften Seite 41 bezeugt, daſs die Puncte dieses Reglements, welche dem dänischen Tractate entgegen waren, mehr eine allgemeine Regel zum Endzweck hätten, als eine besondere und ungewöhnliche Einschränkung der Tractaten; und daſs vielmehr die Vorschriften der Tractaten als die Ausnahmen in dem Reglement gelten müſsten, von denen die französische Admiralität unterrichtet seyn würde. Allein das in obigem Artikel enthaltene Princip ist in der französischen Gesetzgebung nicht neueren Ursprunges. Schon im Jahre 1705 wurde indeſs den 28sten Januar *) zu Gunsten der Dänen das französische Princip in Betreff des neutralen Ankaufs feindlicher Schiffe modifiziret, welches aber durch das Gesetz von 1778 aufs Neue in Anwendung kam. Französische Richter haben immer in vorkommenden Fällen nach obigen Grundsätzen entschieden. Der Code des Prises **) enthält nur eine einzige Ausnahme vom 12ten Nov. 1782 zu Gunsten des von Dänen während des damaligen Krieges in London angekauften Schiffes, Resolution, Capitain Reinert Hendrick.

*) Le Beau Tom. I. Pag. 336.

**) Le Beam Tom. III. Pag. 158.

Nachstehendes ist die letzte hieselbst bekannt gewordene Entscheidung über diesen Gegenstand.

In Betreff des dänischen, in Altona zu Hause gehörenden Schiffes, Maria Henriette, Capitain Maanke, von Bergen für Hamburger Rechnung nach Genua bestimmt, wurde in letzter Instanz den 27sten Messidor im 10ten Jahre von dem Prisenconseil die Condemnation der ersten Instanz bestätiget. Folgendes ist ein Auszug aus der durch den dänischen General-Consul unterm 19ten Aug. 1802 attestirten Original-Condemnationsacte. Es enthält die Relation des Regierungscommissairs an das Conseil.

Den 10ten Vendemiaire im Jahre 7 (den 1sten Oct. 1798) bemächtigte sich der französische Kaper le Bonaparte en Egypte, der in Mallaga durch den Bürger Lautel ausgerüstetet war, und unter dem Befehle des Capitain François Pons stand, des dänischen Schiffes, genannt Maria Henriette.

Dieses von Capitain C. H. Maanke geführte dänische Schiff war von Bergen auf Genua mit einer Ladung gedörrter Fische für Rechnung und Gefahr des Kaufmanns in Hamburg, Herrn N., abgegangen.

Man ersieht aus dem Protocolle über die Wegnahme, dafs der Capitain des Kapers dazu durch eine sich unter den Schiffspapieren befindende Acte veranlafst

wurde, woraus erhellte, daſs der Altonaer Kaufmann das Schiff Maria Henriette, welches damals den englischen Namen the Spring (der Frühling) führte, von William Row aus Newcastle, nach der Kriegeserklärung zwischen England und Frankreich, gekauft hatte. In demselben Protocoll sagt der Capitain und zwey seiner Officiere, die solches unterschrieben haben, aus, daſs der dänische Capitain im Augenblick der Wegnahme ihrem Dollmetscher gesagt habe, daſs sein Schiff von einem Engländer gekauft nach Hamburg unter englischer Flagge gekommen, und so lange, bis er dasselbe angetreten, von einem englischen Capitain commandirt worden sey. Sie fügen hinzu, daſs er sich geweigert habe, diese seine Erklärung zu unterzeichnen, weil sein Rheder ihm dieses zu thun verboten habe. Diese Prise wurde nach Mallaga geführt, wo sie den 12ten Vendemiaire (den 3ten October 1798) eingebracht wurde.

Der Canzler des französischen Consuls nahm ein Inventarium von den am Bord gefundenen Papieren auf, nachdem zuvor der Capitain Maancke das auf den Umschlag des Paquets gesetzte Pettschaft für ächt und unbeschädigt erklärt hatte.

Die Einleitung der Sache erfolgte den 13ten Vendemiaire. An diesem Tage erklärte der von dem

Canzler des Consulats mittelst eines beeidigten Dollmetschers abgehörte dänische Capitain, dafs er nicht wisse, von welcher Bauart sein Schiff sey, er wisse aber, dafs solches Herrn N. zugehöre und dafs die Eigenthumsacte am Bord sey.

Was die Ladung betraf, so waren seine Antworten mit den am Bord gefundenen Documenten conform. Auf dasjenige, welches die Fahrt des Schiffes betraf, antwortete er, dafs in Gemäfsheit der vom 15ten Juny datirten Certepartie er von Hamburg den 21sten Juny nach Bergen abgegangen, wo er den folgenden 5ten July angekommen, dafs er von da den 16ten August mit seiner Ladung für Genua, Livorno oder Neapel zu Folge seiner Certepartie wieder versegelt sey, dafs er beym Einlaufen in die Meerenge von mehreren französischen Kapern visitirt worden, die ihn wieder hätten gehen lassen, allein dafs er den 1sten Oct. von dem Kaper Bonaparte en Egypte angehalten sey.

Man rief ihm hierauf seine beim Anhalten des Schiffes an den Dollmetscher gegebene Antwort ins Gedächtnifs zurück und forderte ihn auf, sie zu wiederholen. Er antwortete: er habe nicht declarirt, dafs sein Schiff von einem Engländer in Hamburg gekauft worden; allein er könne nicht leugnen gesagt zu haben, dafs sein Schiff aus England unter englischer

Flagge und von einem englischen Kapitain geführt, gekommen sey.

Ehe er das Verhör unterschrieb, verlangte er, daſs irgend jemand aus dem dänischen Consulat mögte zugelassen werden, um solches durchzusehen und ihm seine Antworten zu verdollmetschen, welches ihm auch zugestanden wurde.

Der Sohn des dänischen Consuls übernahm es dieses zu thun, und nachdem er das Verhör durchgelesen und mit dem Capitain Maancke conferirt hatte; so erklärte dieser: daſs seine Antworten in Betreff des Schiffes schlecht übersetzt wären, indem man ihn wahrscheinlich entweder nicht recht verstanden oder indem er den Sinn desjenigen, wornach man ihn gefragt, nicht recht gefaſst hätte. Er beschränkte seine Antworten dahin, daſs er sagte: der Capitain, der vor ihm das Commando gehabt, hätte englisch gesprochen; allein er habe keine Kenntniſs davon, daſs dieses Schiff aus England gekommen sey, noch daſs es eine englische Flagge geführt habe.

Ich muſs hier die Bemerkung machen, daſs der beeidigte Dollmetscher, nachdem der Capitain das Protocoll unterschrieben hatte, einen Eid dahin ablegte, daſs er getreu und Wort für Wort diejenigen Ausdrücke übersetzt habe, welche der Capitain nachmals limitirte.

Der Steuermann und ein Matrose des Schiffes sind einzeln an demselben Tage vernommen worden. Ihre Antworten in Betreff des Eigenthums des Schiffes und der Ladung waren mit den am Bord des Schiffes gefundenen Documenten conform. Uebrigens haben sie ausgesagt, dafs ihnen die Bauart ihres Schiffes nicht bekannt sey, und dafs sie keine Kenntnifs von der Antwort hätten, welche der Capitain an den Kapercapitain sollte gegeben haben.

Am folgenden Morgen nach dem Verhör machte der Capitain Joseph Vernet, Lieutenant des Kapers und Prisenmeister, seine Declaration, welche in nichts anderm als in einer Wiederholung des ersten Protocolls bestand. Hierauf haben der Kaper und der holländische Consul, als Consignent der Prise, der für den dänischen Capitain die Procuratur ad acta übernommen hat, nach vorhergegangener Auctorisation des französischen Consuls, jeder ihrerseits einen Schiffs-Zimmermann ernannt, um die Construction des Schiffes nach gehöriger Untersuchung zu bestimmen.

Das Resultat des Berichtes dieser beiden Kunstverständigen, datirt den 8ten October 1798, ist gewesen, dafs dieses Schiff gänzlich von englischer Bauart sey und dafs darüber nicht der mindeste Zweilfel obwalten könne.

In dieser Lage der Sache hat der französische Consul den 29sten Vendemiaire des Jahres 7 die Confiscation des Schiffes und der Ladung zu Gunsten des Kapers, und den auf die gesetzliche Weise zu veranstaltenden Verkauf desselben erkannt.

Der Grund der Condemnation entspringt, wie der Consul behauptet, aus dem Beweise, welcher aus dem Protocoll der Wegnahme hervorgehet, aus der Antwort des Capitains auf die an ihn erlassenen Fragen, aus dem Kaufbriefe vom 22sten September 1797 und aus dem Berichte der Kunstverständigen, daſs das Schiff von englischer Bauart sey, und daraus, daſs es, wie es das Eigenthum des dänischen Kaufmanns wurde, englisches Eigenthum war.

Der Consul hat auch einige am Bord des Schiffes befindliche Papiere critisirt, in welchen man, wie er behauptete, sehr leicht einige Nullitäten enthüllen könnte, wenn nicht schon der englische Ursprung des Schiffes die von ihm gefällte Condemnation hinlänglich rechtfertigte. Ich bemerke, um nicht noch einmal wieder darauf zurückkommen zu dürfen, daſs sein Raisonnement in dieser Hinsicht mehr scheinbar, als gründlich ist. Z. B. behauptet er, es sey unmöglich, daſs der Paſs in Copenhagen unterm 10ten Aug. 1798 könnte ausgefertiget seyn, weil er an demselben Tage

in Bergen in den Händen des dänischen Capitains gewesen sey, wie dies aus dem Eide erhelle, welchen jener abgelegt, um ein Inventarium über seine Schiffspapiere zu erhalten, in welchem dieses Passes erwähnet wird.

Man darf sich, um die Nichtigkeit dieses Einwurfes zu fühlen, nur zurück erinnern, daſs man mehrmals in diesem Conseil die Bemerkung gemacht, daſs es in Dännemark Gebrauch sey, die in Blanco unterzeichneten Pässe an die Magistratspersonen der Häfen zu schicken, welche solche ausfüllen und in dem Augenblicke, da sie solche an den Schiffscapitain ausliefern, das Datum in dieselben setzen.

In Frankreich ist in Hinsicht der Kauffahrteischiffe derselbe Gebrauch.

Ferner behauptet der Consul noch, daſs der Eigenthums-Eid, der den 30sten Juny 1798 in Hamburg von dem Eigenthümer der Ladung abgestattet, und die in Bergen den folgenden 10ten Aug. unterzeichneten Connossemente sich gegenseitig annulliren, weil das Beschwörungsdocument sich auf schon gezeichnete Connossemente und auf eine schon eingenommene Ladung bezieht, und nicht auf eine solche, worüber die Connossemente erst 40 Tage später unterzeichnet sind. Dieses Argument scheint die Aufrichtigkeit bey

dieser Sache zweifelhaft zu machen. Das Schiff ging den 21sten Juny von Altona, kam erst den 6ten July in Bergen an. Es war also nicht möglich, daſs es seine Ladung schon am 30sten Juny hätte können eingenommen haben. Wenn der Kaufmann N. von der Vergangenheit anstatt von der Zukunft spricht, wenn er sagt ich habe verladen, anstatt ich werde verladen lassen, und wenn er hinzufüget „zu Folge der unterzeichneten Connossemente" anstatt der zu unterzeichnenden Connossemente, so kömmt es daher, weil er sich eines gedruckten Papiers bediente, wobey man versäumte die nöthigen Correcturen zu machen, um allen Arten von Miſsdeutungen vorzubeugen.

Ich werde meine Bemerkungen über diesen Punct des Urtheils des Consuls, mit welchem ich mich schon zu viel beschäftiget habe, nicht weiter ausdehnen. Dieses Urtheil ist auf Ansuchen des Eigners von dem Kaper durch den Kanzler des Consulats den 1sten Brumaire des Jahres 7 dem Capitain Maancke insinuirt. Dieser hat davon an das Tribunal des Departements der Rhone-Mündung appellirt, wo die Sache noch unentschieden war, als das gegenwärtige Conseil errichtet wurde. Man findet die Appellationsacte nicht unter den Anlagen; allein es ist evident, daſs die

Appellation in der anberahmten Zeit beschaft ist, weil das Inventarium, welches der Kanzler des Consulats über die von ihm an den Regierungscommissair bey dem Tribunal in Folge des Appels gesandten Papiere aufgemacht hat, vom 7ten Nivose im Jahre 7, das heifst, blofs 2 Monate 9 Tage nach dem Dato des Urtheils datirt ist.

Auf ein Gesuch des Capitains Maanke, welches sich auf die Rechte von Herrn N. in Altona und Herrn N. in Hamburg beziehet, ist von dem Präsidenten des Conseil den 16ten Thermidor des Jahres 8 zu Folge der Conclusion des Regierungscommissaires eine Citation an den Rheder des Kapers, Bonaparte en Egypte, erlassen, innerhalb vier Decaden zu erscheinen, um auf die Gründe und Folgerung der besagten Bittschrift zu antworten. Diese Citation ist dem Bürger Sautel, in dem bey dem Rechtsgelehrten, Bürger Gravet, erwählten Domicilio, durch den Beamten François Gautier insinuirt. Dieser Kaper hat darauf nicht geantwortet.

Der Capitain Maancke hat nochmals ein Memoire eingegeben. Der Vertheidiger der jenseitigen Parthey hat sich solches communiciren lassen, und darauf geantwortet.

Folgendes sind die Mittel, welche der Capitain

Maancke anwendet, um die Anhaltung seines Schiffes für null und illegal zu erklären.

Er setzt zuerst als Princip fest, daſs, sobald ein Schiff mit einem Passe versehen ist, welcher es erhärtet, daſs solches zu der Handelsmarine einer neutralen Nation gehöret, so hat der Kaper, der es aus dem Grunde aufbringet, weil es von feindlicher Bauart ist, oder weil es dem Feinde zugehöret, Beweise darüber herbeyzuschaffen, ausgenommen in dem Falle, wenn die Rheder desselben nach der in den Gesetzen bestimmten Form darzuthun haben, daſs sie solches vor den Feindseligkeiten erworben haben.

Nun, sagt er, ist es dem Rheder des Kapers Bonaparte en Egypte unmöglich zu beweisen, daſs das Schiff, Maria Heriette, von englischer Bauart sey, noch daſs es einem Engländer zugehöret habe. Vergebens, fährt er fort, folgert man dies aus dem Protocoll der Wegnahme, worin gesagt wird, daſs der Capitain Maancke einem der Leute von der Equipage des Kapers declarirt habe, daſs sein Schiff von einem Engländer gekauft sey, daſs es bey seiner Ankunft in Hamburg die englische Flagge geführt habe, und daſs es damals von einem englischen Capitäin wäre commandirt worden. Um dieses Argument zu Boden zu stürzen, darf man nur bemerken, daſs ein Kaper sich

selbst keine Rechtstitel geben kann, dafs das Protocoll, auf welches es ankömmt, von dem dänischen Capitain nicht unterzeichnet ist, und er förmlich die Declaration, worauf es ankömmt, leugnet. Vergebens versuche man, ihm diejenigen Antworten, welche er beym Verhör gegeben, entgegen zustellen, weil er, nachdem er sich erklären lassen, auf welche Weise man dieselben französisch übersetzt, ihre Unrichtigkeit anerkannt und sie in Hinsicht des Mangelhaften verbessert habe. Was den Bericht der kunstverständigen Zimmerleute betreffe, so sey dies auch eine unbedeutende Piece, weil der Bau der englischen und americanischen Schiffe durchaus derselbe sey.

Allemal also, wenn der Kaper sagen wird, dafs das Schiff englisch sey, wird man ihm antworten, nein, es ist americanisch.

Und in der That, fügt er hinzu, kann man voraussetzen, dafs, wenn das Schiff englischen Ursprunges gewesen wäre, die dänische Regierung es in die Zahl seiner Kauffahrteyschiffe aufgenommen haben würde; dafs der Eigenthümer in diesem Falle seinen Kaufbrief, welcher ihn nun seines Schiffes verlustig machte, unter die Papiere im Schiffe würde aufgenommen haben; und endlich, dafs der französische Consul in Bergen, dessen Untersuchung man die

sämmtlichen Papiere unterworfen hatte, würde attestirt haben, dafs man sie in gehöriger Ordnung gefunde hätte.

Dieses sind im Wesentlichen die Vertheidigungsmittel, welche der Capitain Maancke angewandt, und auf welche er sich gestützet hat, um die Freigebung seines Schiffes und seiner Ladung daraus zu folgern, oder, im Falle des Verkaufes, die Herausgabe des durch Kunstverständige anzugebenden Werthes, sammt der Vergütung des, durch Kunstverständige gleichfalls zu bestimmenden Schadens, und der Interessen. In dieser Lage ist die Sache gegenwärtig und ich glaube, dafs das Conseil keine Schwierigkeiten über die Art sie zu entscheiden fühlen wird.

Für das Erste komme ich mit dem Reclamanten überein, dafs der Beweis, das Schiff Maria Henriette sey von feindlicher Bauart, oder habe einem Feinde zugehört, dem Rheder des Kapers zur Last falle. Dafs dieser Beweis aber unleugbar aus dem Kaufbriefe vom 22sten Sept. 1797 und aus dem Bericht der beiden kunstverständigen Zimmerleute, die das Schiff besehen haben, hervorgehe, wird man, wie ich glaube, ohne sich selbst zu täuschen, nicht leugnen können.

Ich darf nur bemerken 1stens, dafs wenn das Schiff wirklich americanisch gewesen wäre, wie man es supponirt, es mehr als wahrscheinlich sey, dafs der Käu-

fer, um im Nothfalle den Ursprung desselben beweisen zu können, sich den Bielbrief, der gewöhnlich am Bord americanischer Schiffe ist, würde haben ausliefern lassen; 2tens, dafs es unwahrscheinlich sey, dafs der Capitain Maancke, der selbst an dem Tage da das Schiff gekauft wurde, von demselben, wie das Certificat des Mefsbriefes beweiset, Besitz nahm, es nicht habe wissen sollen, wo es gebauet sey, wem es vorher zugehört, und von welcher Nation der Capitain, unter dessen Ordre es damals stand, gewesen sey; und 3tens, dafs es sehr wahrscheinlich sey, dafs dieser Capitain wirklich die in dem Protocolle und in dem Verhöre enthaltenen Antworten gegeben habe, und dafs sein Widerruf in dem Protocolle über das Verhör von dem Rathe des Sohnes des dänischen Consuls herrühre. Allein ich begebe mich dieses Hülfsmittels, so stark es auch ist, um mich an die beiden Acten, welche ich angeführt habe, zu halten.

Was den Kaufbrief betrifft, so beweifst der Umstand allein, dafs es nicht ausdrücklich angeführt worden, die Stadt Newcastle, in welcher der Verkäufer wohnt, liege in America, dafs man die englische Stadt dieses Namens gemeint habe.

In der That wenn von zwey Städten desselben Namens, die eine in dem Mutterlande, und die andere

in den von ihr gebildeten Colonien liegt; so ist es allgemeiner Gebrauch, die Erstere bloſs durch ihren einfachen Namen zu bezeichnen, wenn man von ihr in dem Welttheile spricht, wo sie liegt, und bey dem Namen der anderen, um alle Zweideutigkeit zu vermeiden, ihre Lage anzuführen.

So z. B. wenn man in England von dem Könige ohne alle Zusätze spricht, so versteht man darunter den Chef des Königreiches, und wenn das Gespräch auf einen andern König fällt; so drückt man sich auf irgend eine andere Weise aus, um ihn kenntlich zu machen.

Daher schlieſse ich, daſs die Stadt Newcastle, von der in dem am 22sten Sept. 1797, in einer England nahe liegenden Stadt aufgesetzten Kaufbriefe gesprochen wird, keine andere als die in diesem Königreiche liegende seyn könne, und nicht die, welche in America in einer anderen Hemisphäre befindlich ist.

Allein wenn auch einige Zweifel über diesen Punct obwalteten, so würden solche durch den Bericht der Kunstverständigen gehoben, welche attestirt haben, daſs das Schiff unbestreitbar von englischer Construction sey, und daſs kein Zweifel darüber obwalten könne.

Es ist nicht wahr, was der Capitain Maancke vorgiebt, daſs die Bauart der Schiffe in England und in

America dieselbe sey. Wenn auch einige Aehnlichkeit zwischen ihnen ist, so ist es eben so wahr, dafs sich auch Verschiedenheiten zwischen ihnen finden, welche die Kunstverständigen wohl wahrzunehmen wissen, und welche dazu dienen sie ihnen zu distinguiren.

Mehrmals hat man im Conseil bemerken können, wenn zur Aufklärung in verschiedenen Sachen Kunstverständige ernannt sind, um zu entscheiden, ob die angehaltenen Schiffe von englischer oder americanischer Bauart wären, dafs sie sich allemal bejahend für die eine oder die andere Meinung nach den Umständen erklärt haben, ohne je vorzugeben, dafs die eine Bauart der andern gleich sey.

Z. B. In der Sache des Couriers von Altona, gab der Rheder des Kapers vor, dafs das Schiff von englischer Bauart sey, der Eigenthümer dagegen behauptete, dafs es in den vereinigten Staaten von America gebauet worden. Vier Kunstverständige wurden daher von dem Consul in Mallaga ernannt und diese bezeugten einmüthig, dafs es von americanischer Bauart sey.

Also existiren sichere Mittel ein in England gebautes Schiff von einem in den vereinigten Staaten erbauten zu unterscheiden.

Ich bemerke noch, dafs, wenn das Schiff Maria Henrietta, vormals the Spring, in den vereinigten

Staaten von America erbauet worden, das Betragen des Eigenthümers unerklärbar ist. Denn warum hat er sich nicht in den drey Jahren von dem Magistrate in dem americanischen Newcastle ein Certificat verschaft, welches beweiset, dafs sein Verkäufer in dieser Stadt wohne? Warum hat er sich nicht in den Stand gesetzt, darzuthun, in welchem Hafen von America sein Schiff gebauet sey, indem er sich aus dem Bauorte des Schiffes, einen Auszug aus dem Protocolle, in welchem der Bau des Schiffes verzeichnet stand, verschaffte? Da er dies nicht gethan hat; so beweiset es, dafs er es nicht habe thun können.

Was die Folgerungen betrifft, die der dänische Capitain herleiten zu können glaubt, 1tens daraus, dafs die dänische Regierung ihm einen Pafs ertheilt hat; 2tens, dafs der Rheder einen wesentlichen Fehler begangen, wenn er seinen Eigenthumstitel bey den anderen am Bord befindlichen Papieren hingelegt hätte, im Falle dafs das Schiff von englischer Bauart gewesen wäre.

3ten daraus, dafs der französische Consul in Bergen erklärt hatte, dafs die vor ihm producirten Papiere ihm in gehöriger Ordnung zu seyn geschienen hätten: so sind solche offenbar von keinem Gewichte. Die französischen Gesetze, welche die Schiffe von einer

feindlichen Bauart, oder die, welche einem Feinde angehört haben, für gute Prisen erklären, wenn es nicht gesetzlich erwiesen werden kann, dafs sie vor dem Kriege gekauft sind, können die Regierung eines neutralen Landes nicht verhindern, solche Schiffe zu der Anzahl derjenigen zuzulassen, welche ihren Unterthanen zugehören, wenn einer von ihnen den Ankauf derselben gemacht hat. Indessen schützet diese Admission die Rheder nicht vor der Gefahr, welcher sie sich aussetzen, wenn sie solche in See schicken.

Es ist gewifs, dafs der Rheder des Schiffes, Maria Henrietta für sein Interesse sehr wohl gethan hätte, wenn er seinen Kaufbrief nicht am Bord gelassen hätte; allein man kann vernünftiger Weise nicht behaupten, dafs der Fehler, den er begangen hat, ihn am Bord zu lassen, bewiese, dafs sein Schiff nicht englischen Ursprunges sey.

Endlich ist das Certificat des französischen Consuls zu Bergen unbedeutend, weil dieser Agent, der übrigens auch auf keine confirmative Weise gesprochen hat, schlechterdings keine Auctorität hatte, die am Bord des Schiffes befindlichen Papiere in Untersuchung zu ziehen, und das von ihm ertheilte Certificat auszustellen.

Nach diesen verschiedenen Betrachtungen ist es,

wie ich denke, erwiesen, dafs das Schiff Maria Henriette, vormals the Spring genannt, Capitain C. H. Maancke, von englischer Bauart ist, und dafs es, ehe es das Eigenthum des Herrn N. wurde, einem Engländer gehörte, oder dafs es einige Jahre nach der Kriegserklärung zwischen England und Frankreich von Herrn N. acquirirt wurde. In Gemäfsheit des 7ten Artikels des Reglements vom 26sten July 1778 mufs man daher das Anhalten dieses Schiffes und der Ladung für gültig erklären, und die Confiscation desselben zum Besten der Rheder und der Equipage des Kapers Bonaparte en Egypte erkennen.

Die Condemnation erfolgte dem gemäfs.

Was die Frage betrifft, ob englische Assecuradeure bey einer Condemnationsacte, wie die vorstehende, gerichtlich verpflichtet erachtet werden, so scheint solche, in Folge des per Analogiam von Herrn Marshall *) aus ähnlichen Fällen abgeleiteten Lehrsatzes, bejahet werden zu müssen, indem er sagt: „dafs, „wenn der specielle, in der Condemnationsacte ange- „gebene Grund nicht bewiefs, dafs das versicherte „Object nicht neutral war, die Condemnations- „acte die Assecuranz nicht rescindire.“

*) Tom. I. Pag. 292

Indeſs, obgleich Herr Marshall dieses in Hinsicht neuerdings entschiedener Fälle anführt, und obgleich die Richter der Kingsbench in dem oben angeführten Assecuranzfalle Saloucci c. Johnson selbst den Satz aufstellen: „daſs ein Schiff bloſs verpflichtet sey, „Notiz von den Gesetzen des Landes, von welchem „und nach welchem es versegelte, und nicht von den „speciellen Gesetzen anderer Mächte zu nehmen; und „daſs, wenn sie unter der Auctorität specieller Ge-„setze der Art, die keinen Theil des allgemeinen Völ-„kerrechtes ausmachen, genommen würden, dieses „ein Verlust sey, der auf die Police gehe (a risk „within the Police“) so muſs ich doch folgenden, in Herrn Parcks Werke Pag. 361 enthaltenen, 1789 entschiedenen Fall, bey dieser Materie als Auctorität anführen.

De Souza contra Ewer.

Dies war ein Fall, bey welchem auf das Schiff Armainha de Portugal, von Lissabon nach Bombay bestimmt, unter der Anzeige „das Schiff sey portugiesisch“ eine Versicherung geschlossen war. Im December 1782 wurde das Schiff von Franzosen unter Commando des Herrn de Suffrein genommen. Das Urtheil von Suffrein lautete, wie folget: Wir erklären, daſs das Schiff, genannt die Königin von Portugal,

welches die portugiesische Flagge führte, blofs in Folge des 7ten Artikels der Regulation, betreffend die Schifffahrt der Neutralen, angehalten wurde, welcher besagt: dafs alle Schiffe von feindlicher Bauart, welche keinen Kaufbrief mit sich führen, der vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten datirt ist, nicht für neutral erachtet, und für gute Prisen erklärt werden sollen. Da nun besagtes Schiff zu Bombay unter dem Namen Arnable erbauet ist und bis zum Jahre 1781 unter englischer Flagge fuhr, in welchem Jahre es die portugiesische Flagge erhielte; so ist dieses Schiff schlechterdings in der obbeschriebenen Lage. Hierauf erklärte die Sentenz, dafs dieselbe nicht auf einem Mangel an Schiffsdocumenten beruhe, indem ein Protocoll darthue, dafs dieselben im Verfolg der Reise durch Sturzseen vernichtet wären, und ferner auswiese, dafs keine Contrebande an Bord gewesen wäre. Von dieser Entscheidung appellirte de Souza an das damalige Prisenconseil in Paris. Am 4ten Jan. 1786 entschied dieses Gericht, nachdem es die Sentenz von Suffrein angeführt hatte, folgendergestalt: Wir haben declarirt und declariren kraft der uns durch das Admiralsamt gegebenen Macht, indem wir die Declaration des Baillif Suffrein adoptiren, das Schiff Königin von Portugal u. s. w. für eine gute Prise, und confisciren es

zum Besten des Königes. De Souza appellirte ferner an den Geheimenrath des Königes. Den 8ten May 1787 wurde, nachdem vorher alle früheren Urtheile und Documente aufgeführt waren, folgende Entscheidung gefällt: Se. Majestät haben befohlen und befehlen, daſs die Sentenz des Prisenconseils vom 4ten Jan. 1786 zu Folge ihrer Form und ihres Innhalts vollzogen werden soll.

So bald diese Urtheile waren producirt worden; so war der Oberrichter, Lord Kenyon, der Meinung: „daſs solche conclusive Beweisthümer gegen die von „dem Kläger in der Police gemachte Anzeige wären.“ Die auswärtigen Gerichte, deren Urtheile angeführt waren, wären competent über diesen Punct zu entscheiden, und wir müſsten supponiren, daſs sie gehörig (properly) verfahren und zu Folge des iuris inter gentes gehandelt hätten.

Dieses Schiff, sagte er, wurde condemnirt, weil es nicht die in Folge dieser Gesetze zum Beweise der Neutralität erforderlichen Documente am Bord hatte.

Die Gerichte, welche dieses Schiff condemnirten, verfuhren zu Folge des Völkerrechtes, wie alle Admiralitätsgerichte thun, allein hier ist es hinreichend, daſs sie über den Gegenstand eine Jurisdiction hatten.

Der Kläger wurde abgewiesen und lieſs es bey

dieser ersten Entscheidung bewenden, ohne fernere Rechtsmittel zu versuchen.

Diese Entscheidung, die gewiſs sehr ungerecht ist, wird, da gerechtere Grundsätze über ähnliche Principien in anderen und späteren Entscheidungen enthalten sind, gewiſs als Auctorität bey einer abermaligen Untersuchung nicht zum Muster aufgestellt (over ruled) werden. Indeſs bis ein anderes Praejudicat abgegeben ist, haben diejenigen, welche in England zu Kriegszeiten über Schiffe obiger Art Versicherungen machen, den Fall de Souza contra Ewer wohl zu beherzigen.

Im Jahre 1780 den 16ten Januar erklärte der König von Frankreich, daſs die von den Feinden Frankreichs den Franzosen im Kriege abgenommenen und als Prisen condemnirten Schiffe ohne zukünftige Molestation von Seiten der Franzosen legaler Weise von Neutralen angekauft werden könnten *) und beschränkte dadurch obiges Gesetz. In Praxis ist mir kein Fall vorgekommen, wo dieses Gesetz Anwendung gefunden hat.

Die Neutralen hofften, daſs obiges Gesetz, welches in Hinsicht der Prisen, die der Feind von den Franzosen acquirirt, die Norm abgeben sollte, auch per

*) Le Beau Tom. II. Pag. 498.

Analogiam in Praxis in Hinsicht derjenigen Prisen, welche der Feind den Alliirten Frankreichs abgenommen, und nachmals an Neutrale veräufsert hat, würde angewandt werden.

Bey dem Falle des dänischen Schiffes Emilia, Capitain David Pieter, welches den 23sten Ventose im Jahre 6 von dem französischen Consul Chompré in Mallaga blofs aus dem Grunde condemnirt war, weil es während des Krieges in einem feindlichen Lande von einem Neutralen angekauft worden, reclamirte der Anwald desselben bey dem Appellationstribunal zu Aix förmlich den Schutz des obigen Gesetzes, weil es eine von den Engländern gemachte holländische Prise war, allein ohne Erfolg.

Auch bey nachstehendem Falle schützte die Analogie des Gesetzes nicht.

Ein Altonaer Kaufmann erstand auf einer öffentlichen Auction in London im Jahre 1795 ein jure belli von den Engländern confiscirtes holländisches Schiff, von ihm nachmals der junge Nicolaus genannt, und liefs es unter der Führung des Altonaer Bürgers und Schiffscapitains Martin Simon Slyboom in Fracht fahren. Es brachte mehrere Kornladungen nach Frankreich und wurde von den französischen Zoll- und anderen Beamten als dänisches Eigenthum gehörig

respectirt. Im Jahre 1797 befand es sich auf einer Fahrt von Barcellona nach Dünkirchen, in der Mittelländischen See unter Segel, als es den 27sten Floreal im 6ten Jahre von dem Kaper Serpent, Capitain Hiam, nach Marseille zu Hause gehörend, genommen und in Almeira aufgebracht wurde. Der französische Consul in Mallaga, Chompré, condemnirte es einzig in Kraft des 7ten Artikels des Reglements von 1778. Die Condemnation wurde darauf von dem Appellationsgerichte in Aix und von dem Cassationsgerichte in Paris pure confirmiret. Bey keinem dieser Gerichte hatten die Anwälde des Reclamanten die Anwendbarkeit und Extension des obigen Gesetzes auf den Fall des Reclamanten durchsetzen können. Der Schade, den diese Condemnation veranlaſste, belief sich mit der Fracht und den Kosten auf Bco℔ 40,000, da allein die Fracht zu 20,000 Gulden stipulirt war.

Die dänische Regierung weigerte sich in der Zeit der Condemnationssucht des Directorii in Folge des Tractats und ihrer Rechte die von den Franzosen condemnirten dänischen Schiffe für legale Prisen anzusehen, und die höheren Behörden derselben haben auch gegen das Ende des Revolutions-Krieges Pässe an Dänen verweigert, die von Franzosen aus obiger Rücksicht condemnirte dänische Prisen gekauft hatten.

In Hinsicht des 7ten Artikels des Reglements von 1778 ist die Frage von äuſserster Wichtigkeit: wann ist es anzunehmen, daſs der Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen zwey Nationen erfolgte?

Das dänische Schiff Helena, Capitain Claas Jansen, war den 15ten Sept. 1794 in Ruſsland von einem Dänen gekauft. Es wurde von einem französischen Kaper nach Mallaga aufgebracht und derselbe verlangte die Condemnation aus dem Grunde, weil es während der Feindseligkeiten zwischen Frankreich und Ruſsland in Ruſsland gekauft sey. Der französische Consul, der sonst nicht leicht bey einer Condemnation in Verlegenheit war, gerieth doch bey dem Gesuch des Kapers darin und schrieb an den Marineminister: wann der Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen Frankreich und Ruſsland anzunehmen sey? Dieser erwiederte:

„Seit der Pilnitzer Convention, wovon er aber das „genaue Datum nicht wüſste.“

Rasch condemnirte der Consul dem zu Folge das dänische Schiff den 19ten Pluviose im Jahre 6.

Vergebens berief sich der genommene Capitain auf den Zusammenhang, und auf die vernünftige Analisis des Artikels, auf die Definition der Schriftsteller des Völkerrechtes über die Worte Feind und Feindseligkeit; auf die französischen Staatsacten in Betreff der

Pilnitzer Zusammenkunft; auf die damalige Unerweisbarkeit, daſs Catharina die Zweite irgend ein Bündniſs gegen Frankreich eingegangen sey, und daſs, so lange sie lebte, keine Feindseligkeiten zwischen Frankreich und Ruſsland vorgefallen wären.

Im Appellatorio führte der Kaper an: Den 19ten July 1792 beauftragte die Nationalversammlung den König, durch die Macht der Waffen alle erklärte Feinde, die Feindseligkeiten gegen Frankreich verübt hätten, oder im Begriff wären es zu thun, zurückzutreiben und sie allenthalben, wo es nöthig sey, angreifen und verfolgen zu lassen.

Aus diesem Auftrage folgerte der Kaper, daſs Frankreich und Ruſsland in einem Kriegszustande wären.

Allein, erwiderte der Advocat des Genommenen, wenn aus der obigen Acte es so ausgemacht hervorgeht, daſs wir mit allen groſsen Mächten Europens im Kriege begriffen waren, warum erfolgte 6 Monat nachher eine Kriegserklärung gegen England? warum noch später eine gegen Spanien? warum aber gar keine gegen Ruſsland?

Der Kaper berief sich ferner auf die Versicherung eines französischen Capitains, Namens Coste, ein Schiff in Ruſsland durch Condemnation verlohren zu

haben. Er führte den russischen Ukas vom 8ten Febr. 1793 an, welcher den Commerztractat zwischen Frankreich und Rufsland suspendirte, alle Communication zwischen den beiden Völkern untersagte und die Franzosen zwang, Rufsland zu verlassen.

Der Advocat des Genommenen bemerkt hiebey, dafs man auf diese Weise einen Krieg zwischen Japan und der ganzen Welt mit Ausnahme von Holland beweisen könnte. Er behauptete ferner, dafs die Frage über den Kriegsstand altioris indaginis sey, und nur durch die Repräsentanten der Nationen entschieden werden könne.

Unter den Condemnationsgründen, weshalb der französische Consul in Mallaga das dänische Schiff, Venskab, Capitain Hinrich Meyer, den 27ten Floreal des Jahres 6 condemnirte, war gleichfalls dieser:

„Dafs das Schiff im Jahre 1795 in Archangel gebauet sey, d. h. fügte der Consul hinzu, während des gegenwärtigen Krieges mit Rufsland, wodurch es, Kraft des 7ten Artikels des Règlements von 1778 confiscable ist.

In diesem Falle war die Condemnation um so härter, weil ein Holländer (damals waren Frankreich und Holland im Frieden) das Schiff für seine Rechnung in Archangel hatte bauen lassen und dasselbe auf dem Stapel an einen Dänen verkaufte.

Hamburger Kaufleute hatten im Jahre 1792 ein Schiff, Wilhelmsburg genannt, auf einem Schiffswerfte nahe bey Hamburg im Reiherstieg, der zu Hannover gehört, bauen lassen. Der Bielbrief desselben war vom 11ten Juny 1792 datirt. Sie hatten es nachmals an einen Altonaer Kaufmann verkauft. Es wurde auf einer Reise von Suriname nach Hamburg den 12ten August 1798 von einem Franzosen genommen und nach Passage bey St. Sebastian eingebracht. Unter den Condemnationsmitteln, die der Kaper angab, war dieses: „dafs das Schiff von hannöverscher Bauart sey.“

Der Genommene leugnete die feindliche Bauart des Schiffes, da Frankreich nicht mehr im Kriege mit Hannover war, und wenn dies auch wäre, so hätte doch das Schiff vor der Kriegserklärung einen neutralen Character erworben.

Herr Durand machte in dieser Sache den 17ten Brumaire im Jahre 9 folgende Bemerkungen in seinem Berichte an das Prisenconseil über diesen Gegenstand.

„In dem Bielbriefe vom 11ten Juny 1792 erklärt „Peter Bernecke, im Laufe des Jahres 1792 das Schiff „quaestionis gebauet zu haben und den 4ten März „1794 ist es an einen Altonaer Kaufmann verkauft „worden.

„Ich muſs bemerken, daſs es mir sehr seltsam „vorkömmt, daſs der Schiffbauer im Monat Juny 1792 „sagt, er habe im Laufe des Jahres 1792 das Schiff ge„bauet d. h. da er noch nicht einmal mitten im Jahre „war, spricht er von dem Jahre, als von einer ver„gangenen Zeit. Man könnte sagen, daſs er seine „besonderen Gründe gehabt haben müſste, die Acte „zurückzudatiren.“

Ich führe diese Bemerkung an, um zu zeigen, wie sorgfältig die Rheder, um Verdrieſslichkeiten und Auslegungen obiger Art zu entgehen, auf die äuſserste Accuratesse zu halten haben.

Den 10ten Dec. 1792, folglich vor der Kriegserklärung zwischen Frankreich und England, scheiterte das englische Schiff, Favorite, Capitain Robert, an der Küste von Jütland, nicht weit von Randers. Den 4ten April 1794, eben nach der Kriegserklärung zwischen Frankreich und England, wurde das Wrack davon auf öffentlicher Auction verkauft. Ein Däne kaufte dasselbe für 1789 Reichsthaler. Es wurde nach Randers gebracht, daselbst verzimmert, und erhielt einen neuen Kiel. Die gerichtliche Acte derüber war am Bord des Schiffes zur Zeit der Wegnahme. Der Eigenthümer verkaufte es nach der Verzimmerung an andere Dänen für 4215 Reichsthaler, die es unter

dem Namen die Gebrüder, Capitain Christian Crocq, einige Jahre fahren lieſsen, um Provision nach Frankreich zu bringen. Bey der nachherigen Aufbringung producirte der Capitain Crocq darüber gerichtliche Attestate aus Brest und Bourdeaux. In der Folge von Bremen nach Mallaga bestimmt, wurde es nach Mallaga aufgebracht und von dem französischen Consul daselbst unter andern Gründen auch kraft des 7ten Artikels des Reglements von 1778 condemnirt.

Vergebens hatte der Capitain behauptet, daſs der Artikel, der nur von feindlichen Schiffen spreche, nicht auf ein Wrack, welches vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten zwischen Frankreich und England in Dännemark gestrandet und in Dännemark darauf fast ganz neu verzimmert wäre, angewandt werden könnte. Der Kaper setzte ihm unter andern das Prinzip eines französischen Gesetzes vom 2ten Vendemiaire im Jahre 2 entgegen, welches besagt: daſs ein gescheitertes fremdes Schiff, dessen nachheriger Werth viermal den Kaufpreis des Wracks übersteige, für ein französisches Schiff erachtet werden sollte.

Der Genommene erwiederte umsonst, daſs dies Gesetz nur speciel für Frankreich sey, daſs das

Princip desselben keine retroactive Wirkung haben könne, und daſs, wenn eine nachherige Verzimmerung in Jütland den doppelten Einkaufspreis überstiege, dieselbe Verzimmerung in Frankreich sicher den vierfachen Preis überstiegen haben würde.

SECHSTER ABSCHNITT.

Von der Fahrt der Neutralen mit Schiffen und Fahrzeugen die im feindlichen Lande angekauft sind, und mit andern ihrer Schiffe, von und nach feindlichen Häfen in Europa, und von der Beschäftigung neutraler Schiffe im feindlichen Handel mit Ausnahme des Küsten- und des Coloniehandels.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Vormals hat man es nicht erlauben wollen, daſs Prisen-Schiffe anders als mit Ballast zur Naturalisation nach ihrer neuen Heimath versegeln durften. Man sehe Herrn von Hennings Sammlung von Staatsschriften 1sten Theil Seite 41. Jetzt ist man aber davon zurückgekommen, und erlaubt sogar, daſs solche Schiffe in dem Hafen, nach welchem sie aufgebracht wurden,

oder in einem andern Hafen auf der Fahrt in ihre neue Heimath eine Fracht für ihre Zuhausereise suchen und einnehmen dürfen, ohne daſs die englischen Gerichte dies für illegal halten, wie solches aus folgendem Falle constirt.

Im Jahre 1799 wurde das Schiff, the Ranger, Capitain Brandt, von den Engländern nach Ramsgate aufgebracht. Dieses Schiff war als eine englische Prise in St Sebastian von einem französischen Kaper eingebracht, die Papiere desselben wurden nach Bajonne geschickt und dasselbe, während es in St. Sebastian lag, condemnirt. Ein Altonaer Kaufmann lieſs es ankaufen und mit Ballast, mit einem dänischen Consulatscheine nach Bourdeaux versegeln. In Bourdeaux erhielt es eine Ladung von Stückgütern auf Hamburg, und der Eigner schickte die von seiner Obrigkeit beeidigten Pässe nach Bourdeaux. Das Schiffs wurde, wie gesagt, nach Ramsgate aufgebracht, und ohne alle Schwierigkeit von der Admiralität vermittelst einer Restitutionsacte freygegeben, und die Kosten des Schiffes auf die Ladung, weil gegen dieselbe Gravamina vorhanden waren, geschlagen.

Indeſs werden solche Schiffe noch häufig, auch wenn ihre Papiere ganz en Regle sind, wenn dieselben in voller Ladung nach ihrer neuen Heimath abge-

hen, aufgebracht. Die Ursachen davon sind aus den im vorigen Abschnitte von Sir William Scott angeführten Gründen ersichtlich.

Bey den Engländern sind diejenigen Schiffe confiscable, die in Feindes Lande angekauft und von dem Ankaufe an continuirlich einige Jahre oder Reisen hindurch einen Handel von und nach feindlichen Häfen geführt haben, der von dem feindlichen Lande aus in Friedenszeiten den Neutralen nicht erlaubt ist zu betreiben, und ferner selbst diejenigen neutralen Schiffe, die von einem neutralen Lande zur Betreibung eines solchen Handels nach einem kriegführenden Lande sind ausgesandt worden. Z. B. die zur Betreibung des Wallfischfangens oder der Fischerey ausgesandten, oder die, deren Eigenthümer zur Betreibung eines solchen Handels sich mit ihren Schiffen nach kriegführenden Ländern begeben.

Sir W. Scott hat darüber die Grundsätze der englischen Gerichte am ausführlichsten in dem Falle der Vigilantia, Capitain Gerritz, deducirt. Die Vigilantia wurde unter Preussischer Flagge auf einer Reise von Amsterdam nach Grönland genommen. Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung dieses Falles den 6ten Nov. 1790 *):

*) Sammlung merkwürdiger Entscheidungen Pag. 115.

Was nun diesen Punct betrifft, so ist die Regel nach meiner Einsicht diese, daſs, da wo nichts besonderes oder specielles in dem Betragen des Schiffes selbst ist, der National-Character durch das Domicilium des Rheders bestimmt wird; aber es können Umstände aus diesem Betragen entstehen, die zu einem entgegengesetzten Schlusse führen. Es ist eine bekannte und festgesetzte Regel in Hinsicht eines Schiffes, daſs, wenn es unter dem Passe eines fremden Landes segelt, es so betrachtet wird, als ob es den National-Character derjenigen Nation trüge, unter deren Paſs es segelt. Es macht einen Theil ihrer Schiffahrt aus, und ist in jeder Hinsicht als ein Schiff dieses Landes zu betrachten. Aus welchem Grunde kann man nun auf solche Weise und nach gleichen Principien behaupten, daſs wenn ein in Feindes Lande gekauftes Schiff durch eine beständige und gewöhnliche Beschäftigung, die mit dem Kriege anfängt, während des Krieges fortfährt und offenbar in Hinsicht des Krieges Statt findet, immerfort noch in dem Handel dieses Landes gebraucht wird, dies Schiff nicht als ein Schiff des Landes, von welchem aus es fährt, eben so anzusehen sey, als wenn das Schiff erwiesenermaſsen den Einwohnern desselben angehörte?

In der Entscheidung über das Schiff, die Endraght, Capitain Broetjas *), ging er noch weiter.

Dies war der Fall eines Schiffes unter ähnlichen Umständen als bey dem letzten Falle. Es wurde aber von einem Kaufmann zu Oldenburg reclamirt.

Für den Reclamanten war Laurence. — Ein wesentlicher Unterschied entsteht in diesem Falle aus dem Aufenthalte des Rheders, sagte er.

Oldenburg hat keinen Hafen, wohin das Schiff als nach seiner Heimath zurückkehren könnte; der Rheder befand sich in der Nothwendigkeit irgend einen fremden Hafen zu brauchen, und die Rückkehr nach Holland kann daher in diesem Falle keinen Schluſs abgeben, die Redlichkeit dieser Transaction zu bestreiten.

Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung: Ich glaube dieser Fall sortirt unter diejenigen Principien, die ich aufgestellt habe. Wenn der Reclamant aus Rücksichten des Interesses sich entschlieſst in dem Handel einer kriegführenden Nation zu interessiren; so muſs er es sich auch gefallen lassen, alle die Folgen einer solchen Speculation zu tragen. Obgleich er keinen Seehafen in seinem eigenen Lande hatte, so standen ihm doch die neutralen Häfen offen, und wenn er sein

*) L. c. Pag. 138.

Schiff ausschliefsend für des Feindes Schiffahrt bestimmt; so ist er, mit Hinsicht auf das, was ein solches Schiff anbetrifft, als ein Feind zu betrachten.

Den 17ten July 1801 wurde der Fall des Schiffes Jemmy, Capitain Nosten *), entschieden; Sir W. Scott sagte bey der Entscheidung:

Man hat diesen Fall zum fernern Beweis gelassen, weil ein Umstand unterdrückt worden war, in Folge dessen das Gericht, wenn es denselben vorher erfahren hätte, keinen fernern Beweis würde zu gelassen haben. Der Umstand ist dieser: Das Schiff war in dem Handel und unter der Leitung des vorigen Eigenthümers gelassen. In allen Fällen, wo diese Thatsache erhellt, wird das Gericht dieselbe für conclusiv halten; weil aus der Evidentia rei eine starke Präsumption entsteht, dafs die Transferirung blofs pro forma Statt fand. Die Präsumption ist so stark, dafs kein Beweis dagegen etwas vermag. Das Gericht befindet sich in der absoluten Nothwendigkeit, diese Regel aufrecht zu erhalten. Es würde für das Gericht unmöglich seyn, sich gegen Täuschungen zu schützen, wenn den Feinden die Transferirung von Schiffen an Neutrale erlaubt würde, worüber sie die Leitung behielten.

*) Robinson Vol. IV. Pag. 31.

Der Gang des Handels ist überdies gänzlich ohne Unterbrechung französisch gewesen, mit Ausnahme einer Reise nach Barcelona, allein auch selbst damals kehrte das Schiff nach einem französischen Hafen zurück.

Es würde für das Gericht unmöglich seyn, in einem Fall wie dieser, ferneren Beweis zuzulassen, ohne sich der Gefahr auszusetzen, beständig getäuscht zu werden. Ich trage kein Bedenken das Schiff zu condemniren.

Die Entscheidung der Lords of Appeal, das Schiff Georg, Capitain Claus Röpers, betreffend, wird als Auctorität für die neutrale Schiffahrt in Betreff des Punctes

> dafs Neutrale, wenn sie bona fide handeln, mit Prisen-Schiffen, ehe solche zur Naturalisation in ihrer neuen Heimath gewesen, Frachten von feindlichen Häfen aus nach neutralen Gegenden und von da zurück verfahren können

sehr wichtig werden. In dieser Hinsicht theile ich Nachstehendes, aus einem, die gerichtliche Verhandlung über dieses Schiff enthaltenden englischen Manuscripte, mit.

Das Schiff wurde den 20sten Juny 1795 für einen Altonaer in Dordrecht gekauft. Proviant und Tauwerk

zur Ausrüstung und eine dänische Mannschaft wurden von Altona dahin geschickt, das Schiff ging von Rotterdam nach Smyrna und von da zurück nach Rotterdam. Von diesem Hafen aus wurde es zum zweitenmale nach Smyrna befrachtet und kam von Smyrna für türkische und griechische Rechnung wieder auf Rotterdam zurück, als es im Jahre 1797 bey der Strafse genommen, nach Gibraltar aufgebracht und daselbst condemnirt wurde. Im Appellatorio verlangte man zuvörderst in dieser Sache einen Beweis, daſs den Neutralen in Friedenszeiten der Handel von Holland aus nach der Levante, und von da nach Holland frey stünde. Den 8ten May 1802 kam die Sache vor den Lords zur Verhandlung.

Für die Kaptoren waren die Advocaten Parck und Dr. Laurence. Für den Reclamanten der Königs-Advocat. (In Appellations-Sachen sind gewöhnlich pro und contra zwey Advocaten engagirt, die sich bey der mündlichen Verhandlung einander unterstützen).

Herr Parck eröffnete die Verhandlung und sagte,

Folgendes enthält die Facta des Falles: Dies Schiff war vormals ein englisches Schiff, welches die Franzosen bey ihrem Einbruche in Holland occupirten. Die Transferirung dieses Eigenthums ging auf diese Weise vor sich: Die Franzosen verkauften dieses Schiff an

Personen mit Namen Hudig Blockhuyzen und Co: für 3500 Gulden, und das Papier, von dem man vorgiebt, dafs es ein Kaufbrief sey, enthält, dafs der Ankauf für Rechnung von Herrn N. in Altona geschehen sey. Ew. Herrlichkeiten werden indefs bemerken, dafs dieses Schiff während einer Periode von zwey Jahren unter der Leitung dieser Personen blieb und dafs es nie in irgend einem dänischen Hafen war; dafs es beständig von Rotterdam nach verschiedenen Häfen in der mittelländischen See und zurück nach Rotterdam segelte — so dafs dasselbe in dieser Zeit immer zum holländischen Handel von Rotterdam nach Smyrna engagirt war.

In dem Falle des Schiffes Argo hat Sir W. Scott es bestimmt, dafs; wenn Neutrale in feindlichen Ländern Schiffe ankaufen lassen, solches per Mandatum geschehen müsse *). Die Personen, die das Schiff ge-

*) Im vorliegenden Falle hatten die Herren Hudig Blockhuyzen et Comp., angesehene Schiffsmakler in Rotterdam, dieses Schiff auf Order eines Schiffscapitains von dem Altonaer Kaufmann angekauft, der wie alle Capitaine desselben den Auftrag von seinem Rheder hatte, Prisen-Schiffe zu kaufen, wenn er aufserhalb Landes solche vorzüglich gut und wohlfeil erstehen konnte.

kauft, haben keine Acte (Deed) gehabt, welche ihnen Auctorität zum Ankaufen ertheilte, und es ist daher kein unwesentlicher Umstand, daſs niemand hier benannt ist, welcher die Auctorität zu diesem Ankaufe ertheilte — Fälle dieser Art sind in diesem Gerichte sowohl als in der Admiralität schon vorher vorgekommen. Ich meine den Fall der Ida Johanna und der Vrouw Hermina. Diese Schiffe waren nie in einem neutralen Hafen, sondern immer in der mittelländischen See gewesen. Bey dem Falle der Ida Johanna erhellte es, daſs gewisse Documente in Holland impetrirt werden muſsten, um das Schiff in den Stand zu setzen, nach der mittelländischen See zu gehen. Keine solche Papiere sind bey der gegenwärtigen Gelegenheit gefunden. Aus welchem besondern Umstande es erhellet, daſs man diese Papiere zerstöret hat, weil es klar ist, daſs man die mittelländische See, ohne diese Papiere nicht befahren konnte. Wenn Ew. Herrlichkeiten auf das Gesetz dieser Fälle aufmerksam zu seyn geruhen wollen; so ist es unmöglich, daſs Ew. Herrlichkeiten dieses Eigenthum restituiren können. Der Fall der Vigilantia scheint das Princip in Hinsicht dieser Rechtsfälle begründet zu haben. Wenn ich in Hinsicht des gegenwärtigen Falles statt von Amsterdam nach Grönland, von Rotterdam nach Smyrna

lese; so sind die beiden Fälle gleich — — — Was nun die Zeit der Beschäftigung betrifft; so ist es durchaus unwesentlich, ob solche zwey, drey oder zehn Jahre gedauert hat, da die einzige Frage in diesem Betreff ist, ob von der Zeit des Ankaufes an zu irgend einer Periode es erhellte, daſs man das Schiff nach seiner neuen Heimath gehen lassen wollte?

Dr. Laurence fügte unter andern hinzu — — Mein gelehrter Freund hat sich bey seiner Entwickelung der Sache dahin geäuſsert, daſs er nicht wüſste, ob ein oder zwey Jahre irgend einen groſsen Unterschied machen würden, allein was die Zeit von zwey Jahren betrifft; so giebt es einen Grundsatz, daſs Jahr und Tag in Hinsicht des Völkerrechtes ein completes Abandonnement macht, wenigstens scheint nach dem Völkerrechte, von der Zeit an, ein Abandonnement einzutreten. Wenn diese Regel auch von uns nicht dergestalt, als sie anerkannt ist, ausgeübt wird, so gewährt sie doch eine starke Schluſsfolge und Vermuthung, daſs, wenn eine Person eine ziemliche Zeit ohne dem Anschein nach sich von dem feindlichen Handel zu entfernen, bey demselben verharret, sie nach einem solchen Zeitraume nicht mehr als ein Däne müſste betrachtet werden.

Der Königs-Advocat entgegnete für Herrn N — das Schiff ist nicht von holländischer Bauart, hat keinem Holländer eigenthümlich angehört; sondern ist von Hudig Blockhuyzen und Comp. ausdrücklich für den Altonaer Kaufmann erstanden. Was die von Hudig Blockhuyzen und Comp. nach Ausweise des Kaufbriefes sich ausgebetene Frist von drey Tagen betrifft, so ist es unmöglich, dafs in dieser Zeit Communication zwischen Rotterdam und Altona Statt finden konnte, und dieser Umstand macht die vernachläfsigten Formalitäten unwesentlich. In einer Stadt, in welcher viele Schiffe in Besitz genommen und zum öffentlichen Verkauf ausgeboten waren, ist das Eigenthum dieses Schiffes Herrn N sub hasta zugeschlagen und erklärt worden, dafs die Herren Hudig Blockhuyzen und Comp. solches für diesen Kaufmann erstanden hätten. Unter diesen Umständen ist das Verkaufdocument völlig zulänglich, da es zeigt, dafs für diesen Kaufmann der Ankauf geschehen ist. Da es notorisch war, dafs die Franzosen diese Schiffe angehalten hatten, und dafs es zu Feindseligkeiten zwischen Holland und England kommen würde — so war es natürlich, dafs Kaufleute Orders zum Ankauf dieser Schiffe ertheilten. In dieser Transaction ist daher nichts was einen Verdacht erreget — Man hat es ge-

rüget, daſs in den Altonaer Schiffsdocumenten der Ausdruck enthalten sey „nach diesem Hafen gehörig“ da das Schiff doch nie in einem dänischen Hafen gewesen ist — Allein der Ausdruck will nichts weiter sagen, als „einem Kaufmann in diesem Hafen gehörig.“ Dies ist ein Ausdruck der in allen Documenten der Art steht, wenn ein Schiff einem Dänen eigenthümlich zugehört, das Schiff mag nun in einem dänischen Hafen gewesen seyn oder nicht. Werden meine Herren Gegner nun behaupten, daſs dies verhindern würde, das Schiff als dänisches Eigenthum reclamiren zu können? Es ist indeſs durchaus nicht nöthig, daſs das Schiff den National-Character des Landes, dem es angehört, nach allen Formen erworben hat, vorausgesetzt daſs es einen Handel betreibt, den die Einwohner dieses Landes betreiben dürfen. Welches waren die Rationes decidendi bey den allegierten Fällen? Sie wurden condemnirt, weil sie in dem Character von holländischen Schiffen segelten und andere Umstände, die hier nicht eintreten, vorhanden waren. Es scheint mir aber, daſs der Gegenwärtige von allen andern verschieden ist. Dies Schiff segelte keineswegs in dem Character eines holländischen Schiffes, die anderen thaten es wirklich. Bey den allegirten Fällen waren die Schiffe nicht reellement transfe-

rirt, allein dieses Schiff scheint nie holländisches Eigenthum gewesen zu seyn. Diese Umstände unterscheiden beide Arten von Fällen, sowohl in Hinsicht des Reclams, als der Gesetze.

Man hat indeſs behauptet, daſs da dieses Schiff auf der zweiten Reiee begriffen war, es als ein holländisches Schiff müſste betrachtet werden. Allein aus welchen Gründen kann es als ein adoptirtes holländisches Schiff betrachtet werden? Die Grönlandsfahrt und die Fischerey ist ja ganz von der Navigation und dem Handel nach einem neutralen Lande verschieden. Ew. Herrlichkeit werden sich erinnern, daſs die gänzliche Leitung des Schiffes in den anderen Fällen dem vormaligen holländischen Rheder gelassen war. Hier ist dies nicht der Fall. Diese Leute sind keineswegs als die Schiffsrheder beschäftiget. Der Eigner correspondirt mit dem Capitain über die das Schiff betreffenden Gegenstände. Daher ist dieser Fall von den anderen durchaus verschieden. Ew. Herrlichkeit werden unter diesen Umständen nicht zweifeln, daſs dieser Ankauf bona fide geschehen ist, und werden daher der Meinung seyn, daſs das Schiff zurückzugeben sey, und da keine Ursache vorhanden war, das Schiff zu deteniren, so werden Ew. Herrlichkeit, da der Kaper

fünf Jahre in Besitz desselben gewesen ist, Schadens- und Kostenersatz zuerkennen geruhen *).

Herr Parck erwiderte darauf: Ich kann nicht denken, dafs irgend einer meiner Gründe widerlegt sey, woferne Ew. Herrlichkeit diese Fälle nicht, in so ferne das Gesetz dadurch festgesetzt wird, umstofsen können — zu Folge der Entscheidungen von Sir W. Scott ist es unmöglich, dafs das Schiff zurückgegeben werden kann. Mein gelehrter Freund scheint zu glauben, dafs beinahe alles auf die Facta des Falles ankäme. Ich räume den Umstand ein, dafs dies nicht ursprünglich ein holländisches Schiff war, aber es ist mir unmöglich einzusehen, wie dieses das Gesetz über diesen Gegenstand verändern kann, und ich fühle daher gar keine Unruhe darüber, dafs dies nicht ursprünglich ein holländisches Schiff war. Ich räume es ein in dem Falle der Vigilantia, dafs dasselbe ein holländisches Schiff war; allein die Entscheidung beruht nicht auf diesem Umstande, aber ohne allen Zweifel beabsichtigte der gelehrte Richter bey diesem Falle eine allgemeine Regel

*) Das Quantum litis oder die Forderung des Reclamanten für das Schiff mit Reparaturen, und Ausrüstung und der Fracht beläuft sich ohne Zinsen, Schadens- und Kostenersatz circa auf Bco. ℳ 40,000.

zu etabliren, um ähnliche Fälle darnach zu entscheiden — — — Mein gelehrter Freund beklagt sich darüber, dafs ich von einer Succession von Reisen spreche. Die Phrasis einer Succession von Reisen werde ich aber nicht aufgeben, da es erhellt, dafs dies Schiff allezeit in dieser Art von Handel, ohne seine Destination je zu ändern, beschäftiget war — — Der gelehrte Richter würde in dem Falle der Vigilantia die Entscheidung nicht so umständlich abgegeben haben, wenn er nicht beabsichtiget hätte, dafs solche in ähnlichen Fällen angewandt werden mögte. In dem Falle der Vigilantia wurde das Schiff auf der ersten Reise genommen; allein Sir W. Scott adoptirte das besagte Princip als ein entscheidendes, auf alle Transactionen dieser Art anwendbares. Daher ist dieses Schiff als holländisches Eigenthum zu betrachten. Ich habe keine Antwort auf dieses Princip gehört, und woferne keine erfolgt, so mufs dieses Schiff, wenn es auch reel transferirt ist, condemnirt werden. Ich stelle es Ew. Herrlichkeit anheim, ob, woferne die Regel nicht wie angegeben applicirt werden soll, es nicht vielmehr scheint, dafs die Richter Fallstricke gelegt haben. Hierauf las er die Rationes decidendi aus dem Falle der Endraght vor, und schlofs damit: „Unter diesen „Umständen bitte ich Ew. Herrlichkeit unterthänigst

„das Decret der untern Instanz mit den Kosten zu „confirmiren.“

Die Lords lehnten es ab, ihre Entscheidung vor der nächsten Sitzung zu geben.

In derselben admittirten die Lords den Reclam, und decretirten, daſs über das Eigenthum des Schiffes innerhalb zwey Monaten fernerer Beweis geführt werden sollte.

Nachdem dieser fernere Beweis genügend beygebracht war; so wurde im April 1803 der fernere Beweis für plene geführt von den Lords erachtet.

Die Fischerey auf der Doggersbank wurde in folgendem Falle als ein holländischer Handel angesehen.

Ein kleines Fischerschiff, Namens de junge Jacob und Johanna, Capitain Visser *), wurde unter preuſsischer Flagge auf der Retourfahrt von der Doggersbank nach Holland genommen, und von den Herrn N. N. in Embden als ihr Eigenthum reclamirt. Sir W. Scott sagte den 13ten November 1798:

— — Dieser Fall sortirt unter die in der Vigilantia aufgestellten Principien, das heiſst, unter Fälle von Schiffen, die beständig und exclusive in dem Handel der Feinde employirt wurden,

*) Robinson Vol. I. Pag. 19.

Allein man hat bey der Verhandlung die Distinction angeführt, daſs Schiffe dieser Art keinen decisiven Character, der aus der Destination oder aus dem Hafen ihrer Zurückkehr entstünde, hätten. Man hat gesagt, daſs sie häufig nach diesem Lande kämen und daſs sie ohne Unterschied nach denjenigen Häfen versegelten, die ihnen einen guten Markt versprächen. Wenn ein solcher Fall vorkömmt, wo ein solches Schiff zufällig nach den Häfen dieses Landes bestimmt ist; so ist es Zeit genug zu überlegen, durch welche Regel dieser Fall entschieden werden müsse. Allein alle Facta dieses Falles zeigen so gänzlich nach Holland hin, daſs ich kein Bedenken trage, den Ausspruch zu thun, daſs derselbe unter die Principien sortire, welche ich in obbesagtem Falle aufgestellt habe und daſs das Schiff daher der Condemnation unterworfen sey.

Auch in Hinsicht des Wallfischfanges beym Südpol ist man von den in der Vigilantia angenommenen Grundsätzen nicht zurückgekommen, wie dieses aus dem Falle The Susa, Capt. Barzillai Hussey *) zu erhellen scheint.

Dieses war der Fall eines angeblichen americanischen Schiffes, welches auf einer Reise in Ballast von

*) Robinson V. II. Part. II. Pag. 251.

Dünkirchen nach Ss. Ubes in der Absicht unter Segel begriffen war, um von da, wie es von Seiten der Captoren angegeben wurde, auf den Wallfischfang beym Südpol auszugehen, und wie es von Seiten der Reclamanten vorgestellt wurde, um auf Newyork zu versegeln.

Für die Captoren war der Königsadvocat und der Advocat der Admiralität. Dieses Schiff, sagten sie, wurde auf einer Reise von Dünkirchen nach St. Ubes genommen, während es die Absicht hatte, wie angegeben wurde, von da nach Newyork zu gehen, und es wird für den Herrn Marck Coffin aus Nantucket reclamirt.

Die Beschreibung, welche der Capitain von der vorigen Occupation des Schiffes giebt, ist diese: „dafs „es, seitdem er zu demselben gehöre, von New Bed- „ford auf den Wallfischfang versegelte, darauf nach „New Bedford zurückkehrte, sodann mit derselben „Ladung nach Dünkirchen versegelte und dieselbe an „die dortigen Kaufleute, Herren Gebrüder Dubeaque, „ablieferte. Dafs es darauf wieder von Dünkirchen „auf den Wallfischfang gieng, und mit dem Ertrage „des Fanges nach Dünkirchen zurücksegelte, und „solchen an die Herrn Gebrüder Dubeaque ablieferte, „dafs das Schiff bis den 18ten July d. J. in Dünkirchen

„verblieb, und sodann auf seine gegenwärtige Reise „unter Segel gieng," wie wir vermuthen mit der Bestimmung, in der Folge auf den Wallfischfang zu versegeln. Bey diesen Gründen setzt man voraus, daſs ein das Domicilium bestimmender französischer Character (domiciled french Character) dieses Schiff durch seine Beschäftigung gestempelt habe, der Eigenthümer mag auch seyn wer er will. — — Für die Reclamanten waren Arnold und Croke. Sie behaupteten, daſs es nicht nöthig sey, seine Aufmerksamkeit auf die vorigen Reisen des Schiffes zu richten, oder festzusetzen, welches die legale Wirkung würde gewesen seyn, wenn das Schiff auf einer derselben angetroffen wäre, da es klar sey, daſs die vorigen Occupationen aufgehört hätten, daſs die Cessation schon vor mehr als einem Jahre geschahe, und daſs kein Grund vorhanden sey, vorauszusetzen, daſs sie diesen Handel wieder reassumirt hätten, daſs die Bedingungen der Schiffsartikel (des Hauercontractes der Matrosen) von den auf Wallfischfangsreisen ausgehenden verschieden wären, welche gewöhnlich der Mannschaft einigen Antheil an dem Succeſs der Unternehmung zusichern, und daſs kein Wallfischfangsgeräth (Fleth) am Bord befindlich sey u. s. w.

Sir W. Scott sagte bey dem Urtheile den 5ten Dec.

1799: Dies ist der Fall eines Schiffes, welches den 19. July 1799 unter americanischer Flagge auf einer Reise von Dünkirchen nach St. Ubes in Ballast genommen wurde. Das Schiff ist für den Herrn Mark Coffin aus New Bedford reclamirt, dessen Name auf eine oder die andere Weise im Appellationsgerichte in Transactionen, die der gegenwärtigen wenigstens in der äufsern Form und Gestalt sehr gleichen, vorgekommen ist. In jenem Falle wurde der Name Mark Coffin von Personen gebraucht, welche den französischen Wallfischfang betrieben, ohne irgend einen Fufs oder irgend einen sichtbaren Faden der Verbindung in America zu haben, die vielmehr den Ertrag nach Frankreich zurückbrachten, und Frankreichs Manufactur und Indüstrie, ohne irgend eine Communication oder einen Verkehr mit America beschäftigten. Das höchste Gericht hielt dafür, so wie dieses Gericht immer der Meinung gewesen ist, dafs Personen, die einen solchen Handel betrieben, grade eben so sehr dem französischen Handel incorporirt zu seyn schienen, als wenn sie eingebohrne Kaufleute Frankreichs wären, und dafs ihr dergestalt angewandtes Eigenthum mit Recht der Confiscation unterworfen seyn

würde, ihr persönlicher Aufenthalt mögte auch seyn wo er wollte. Die anderen Acteure in diesem Drama waren genau dieselben, wie in dem gegenwärtigen Falle. In dem Falle waren gleichfalls die Namen der Eigenthümer Coffin, Hussey, und Dubeaque. Ein solches Zusammentreffen könnte schwerlich vorfallen, woferne nicht in beyden Fällen dieselben Namen denselben Personen, die in ähnlichen Transactionen engagirt waren, angehörten. Auf allen Fall ist dies ein allarmirender Umstand, der die Aufmerksamkeit des Gerichtes aufbietet, die Thatsachen des Falles und die Eigenthums-Beweise, die vorgebracht werden, ganz genau zu untersuchen.

In dem vorstehenden Falle wurde das Schiff condemnirt, weil die Reclamanten den französischen Antheil, der zu Folge der Untersuchung bey der Unternehmung vorhanden gewesen zu seyn schien, verschwiegen hatten. Aus dem Obigen erhellet indefs, dafs das Schiff unfehlbar auch wäre condemnirt worden, wenn die von dem Captor angegebene dermalige Destination wäre erwiesen worden.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Was die französischen Gesetze betrifft, so sind solche in vorigen Zeiten über diesen Punct sehr strenge gewesen, da es Perioden gegeben hat, wo das Einlaufen in einen, oder Auslaufen aus einem feindlichen Hafen, Confiscation in Betretungsfällen zur Folge hätte, und die Waaren von feindlichem Ursprung, wenn sie auch neutrales Eigenthum geworden waren, dennoch der Confiscation unterworfen wurden.

Ich berufe mich hiebey auf den Codex ihrer Seegesetze, als auf den Zeugen für meine Behauptung.

Dagegen ist indeſs das jetzt von Bonaparte erneuerte Gesetz von 1778 über diesen Punct von der Gerechtigkeit und Mäſsigkeit dictirt. Es lautet im 1sten Artikel wie folget.

„Es ist allen Kapern verboten, die Schiffe der neu-„tralen Mächte anzuhalten und nach einem Hafen des „Königreichs zu führen, selbst wenn sie aus einem „feindlichen Hafen kommen, oder dahin bestimmt „seyn sollten, diejenigen ausgenommen, die einem „blockirten, eingeschlossenen oder belagerten Orte „Hülfe zuführen.“

Herr Portalis sagt in der Entscheidung des Schiffes la Statira über diesen Punct: „Es ist gewiſs, daſs die „Bestimmung der ganzen Ladung nach London war. „Man muſs gestehen, daſs dieser Umstand nicht hin„reicht, die Wegnahme zu legitimiren, und daſs er „nur dazu dienen kann, uns mehr aufmerksam und „argwöhnisch auf das Betragen und die Maaſsregel des „Genommenen zu machen“ und ferner in der Entscheidung des Schiffes le Republicain: „Ohne Zweifel „kann ein Neutraler in einen feindlichen nicht blockir„ten Hafen gehen; aber die Bestimmung nach einem „feindlichen Hafen ist ein erstaunend wichtiger Um„stand, wenn es übrigens dem Neutralen an den we„sentlichen Schiffsdocumenten fehlt, oder wenn die„jenigen, welche er producirt, sehr fehlerhaft sind.“

Daſs die Franzosen die Bestimmung nach einem feindlichen Hafen für einen aggravirenden Umstand bey Fällen halten, wo ihre Gesetze für die Neutralen ihnen verletzt scheinen, erhellt aus vorstehender Aeuſserung; und neutrale Rheder haben daher Ursache bey Destinationen nach feindlichen Häfen in Hinsicht Frankreichs äuſserst vorsichtig zu seyn und alles en Regel zu haben.

Das dänische Schiff la Fortuna, Capitain Fasmer, wurde in Ancona befrachtet, um von Zanthe für

Hamburger Rechnung eine Ladung Rosinen nach Hamburg zu bringen. Es versegelte von da mit einer Ladung von 367335 Pfund Rosinen und 5000 Pfund Färbeholz auf Hamburg. Der französische, in Mallaga ausgerüstete Kaper, Donquichotte, nahm das Schiff den 21sten Prairial im Jahre 7 aus dem Grunde, weil es aus einem feindlichen Hafen kam (Zanthe war damals von Russen besetzet) und Waaren von feindlichem Ursprung am Bord hatte.

Den 18ten Messidor im Jahre 7 condemnirte der französische Consul in Mallaga die Ladung aus dem Grunde, weil dieselbe von feindlichem Ursprung sey, weil der Rath der 500 den 6ten Fructidor im Jahre 6 die Frage, ob die Waaren von feindlichem Ursprung gute Prisen seyn sollten, dadurch affirmirt habe, daſs er zur Tagesordnung übergegangen sey; weil der Justizminister über diese Frage ein Stillschweigen beobachtete, und weil die Engländer alle neutrale Schiffe condemnirten, die französische, holländische oder spanische Colonialwaaren am Bord hatten.

Das Tribunal zu Aix annullirte diese Sentenz, und erkannte, daſs der Facturen-Belauf nebst Zinsen vom Tage der Bezahlung, an die Eigenthümer der Ladung entrichtet werden sollte. Die Sache kam den 3ten Ventose im Jahre 9 im Prisenconseil vor. Der Regierungscommissair sagte in seinem Berichte

Die Entscheidung des Tribunals der Rhonemündung beruhte auf folgenden Gründen:

Dafs nach dem Reglement von 1778 die aus feindlichen Häfen kommenden Schiffe nicht anders angehalten werden dürfen, als wenn sie Contrebande am Bord haben, oder blockirten Oertern Hülfe zuführen wollen;

dafs das Gesetz von 1793 nur die Confiscation der dem Feinde zugehörigen Waaren auctorisire,

dafs dies Reglement und dies Gesetz die früheren Gesetze, welche die Confiscation der Waaren von feindlichem Ursprung anbefohlen, derogirten.

— — Die Genommenen verlangen Schadensersatz und Zinsen. Mufs man solche zugestehen?

Wenn ich nur gewisse Umstände, welche die Wegnahme der Fortuna begleitet haben, in Erwägung ziehen dürfte; so würde ich nur ein von Zanthe, einer damaligen russischen Insel, kommendes Schiff erblicken, welches durch diesen Umstand einen Kaper induciren konnte zu glauben, dafs die Waaren, die von einer vom Feinde possedirten Insel kämen, für solche zu erachten wären, die einen feindlichen Ursprung hätten, und dafs sie zu Folge des 3ten Artikels des Reglements vom 21sten Oct. 1744, welcher die Confiscation der Waaren von feindlichem Ursprunge

befiehlt, zu confisciren wären. Wenn ich nur wahrnehmen könnte, daſs der Kaper geglaubt habe, daſs das Reglement von 1778 diese Disposition nicht derogire, weil das Gesetz vom 14ten Februar 1793 und das Arreté vom 12ten Ventose des 5ten Jahres die Dispositionen der Reglements von 1744 und 1778 erneueren; wenn ich ferner glauben könnte, daſs die angeführte Tagesordnung diese Wegnahme auctorisire; so würde ich daher annehmen können, daſs hinreichende Gründe für die Wegnahme des Schiffes la Fortuna vorhanden gewesen wären.

Allein das Reglement von 1778 hat dasjenige von 1744 modificirt.

Der erste Artikel desselben verbietet, neutrale Schiffe anzuhalten und aufzubringen, selbst wenn sie aus feindlichen Häfen kommen, mit Ausnahme derjenigen die blockirten, umzingelten oder belagerten Plätzen Hülfe brächten.

Der 13te Artikel besagt, daſs im Falle einer Contravention gegen die Dispositionen dieses Reglements von Seiten der französischen Kaper, dieselben in Schadensersatz condemnirt werden sollten.

Wenn auch das Gesetz von 1793 und der Beschluſs des Directorii vom Jahre 5, die Dispositionen der Reglements von 1744 und 1778 erneuert haben, so folgt doch nicht, daſs diejenigen von 1744 in Anwendung

kommen müssen, wenn diejenigen von 1778 dieselben derogirt haben, und ich bin fest der Meinung, daſs der erste Artikel des Reglements von 1778 das Reglement von 1744 derogirt, und daſs eine Contravention gegen diesen Artikel Statt findet.

Der Kaptor (le Capteur) des Schiffes la Fortuna hätte dasselbe nicht wegnehmen müssen, da es keinen blockirten, umzingelten oder belagerten Plätzen Hülfe brachte, und keine Contrebande geladen hatte. Gegen das Reglement hat er ein neutrales Schiff genommen. Er muſs daher die von dem Gesetze verhängte Strafe erleiden.

Von der Regierung bey ihnen angestellt, um die Vollziehung der Gesetze zu requiriren, würde ich glauben mein Amt zu verrathen, wenn ich sie nicht zur Vollziehung des 13ten Artikels auffoderte, welcher Schadensersatz und Zinsen gegen die Contravenienten des Reglements von 1778 erkennt.

Das Conseil erkannte dessen ungeachtet hierauf, daſs die Ladung restituirt werden sollte, und im Falle des Verkaufs derselben, nur das zu Folge eines legalen Verkaufes vorhandene Netto Provenu, indem es dafür hielt, daſs der Kaptor durch die Arretés der Regierung und des Raths der 500, die Waaren von feindlichem Ursprunge betreffend, in einem Irrthum geleitet gewesen seyn könnte.

SIEBENTER ABSCHNITT.

Ueber die Betreibung des feindlichen Küstenhandels.

Grundsätze der Engländer.

Nach der Aeusserung von Sir William Scott scheint man in den englischen Gerichten angenommen zu haben, dass Neutrale, die den feindlichen Küstenhandel betreiben, wenn sie in einem feindlichen Lande gewachsene oder erzeugte Producte von einem Hafen des feindlichen Landes nach einem anderen Hafen desselben Landes verführen, mit Recht von den ihnen begegnenden Kapern aufzubringen sind, um untersucht zu werden; dass sie schuldig sind in solchen Fällen dem Kaper seine Kosten zu bezahlen, und dass sie ihre Fracht verliehren, im Falle dass Ihnen die Ladung, welche sie eingenommen hatten, als eine für feindliches Eigenthum gehaltene, abgenommen wird.

Sir William Scott sagt über diese Materie in der Sache des Schiffes Emanuel, Capitain Soderström *), den 9ten April 1799:

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 335.

Dies ist der Fall eines Schiffes, welches unter dänischer Flagge segelte, und mit einer Ladung Salz auf einer Reise von Cadix nach Castronopel in Gallicia genommen wurde. Das Schiff ist freigegeben; aber die Entscheidung der Frage wegen der Fracht und Kosten reservirt. Die Ladung ist als das Eigenthum des Königes von Spanien condemnirt, und unter diesen Umständen ist die Frage zu entscheiden: ob in diesem Falle Fracht und Kosten zugestanden werden können?

Der Grund, warum man behauptet, dafs die Fracht den Rhedern des Schiffes nicht zukommt, ist der, weil es ein dänisches Schiff ist, welches gebraucht wurde, um spanische Waaren von einem spanischen Hafen nach dem andern zu führen, und demnach in dem Küstenhandel dieses Landes beschäftiget war. In unserem eigenen Lande ist es lange der Grundsatz gewesen: dafs blofs durch unsere eigene Navigation unser Küstenhandel betrieben werden darf. Ich mufs bemerken, dafs bey aller Wuth neuerer Experimente, welche die Handels-Maximen Frankreichs in seinem neuen Zustande bestimmt hat, diese Politik heilig gewesen ist. Durch ein Decret vom 2ten Dec. 1793 ist es angeordnet, dafs keine Waare, die im französischen Boden erzeugt oder in Frankreich fabricirt ist, unter Strafe der Confiscation in fremden Schiffen von einem

französischen Hafen nach einem anderen geführt werden darf. Dieselbe Politik hat das Handelssystem anderer Länder bestimmt. Bey der gewöhnlichen Lage der Dinge wird im allgemeinen fremden Schiffen nicht gestattet, den Küstenhandel zu betreiben *). Ich denke daher, dafs das Onus probandi der anderen Parthey obliegt; und dafs es nothwendig wird, dafs die Reclamanten jedesmal beweisen, ein solcher Handel sey nicht eine blofse Zulassung und eine temporaire Relaxation des Küstensystems des Landes quaestionis; sondern er sey ein gewöhnlicher, üblicher und den Schiffen jedes Landes offenstehender Handel.

Indem wir diesen Grundsatz auf den gegenwärtigen Fall appliciren (woferne meine Vermuthung richtig ist), mufs ich bemerken, dafs dieses Schiff einen Handel betreibt, den es nach dem allgemeinen Handels-System Spaniens nicht führen dürfte, weil der Handel Spaniens durch die Waffen dieses Landes in Verlegenheit gestürzt ist. Wenn dem so ist, was für ein Grund ist denn vorhanden, Fracht von den Kaptoren für eine Reise zu reclamiren, welche blofs zur speciellen Accommodation und Hülfleistung des Feindes bey der Verlegenheit unternommen wurde, unter welcher die erfolgreichen Feindseligkeiten von dem

*) Auch in Friedenszeiten verfahren ausländische Schiffe Salz auf der Art wie das Schiff Emanuel.

Vaterlande der Kaptoren ihn gestürzt haben. Heifst das nicht sich von den strengen Pflichten, welche der neutrale Character und diese Lage auflegen entfernen, wenn man zur Hülfe der unterdrückten Parthey herbeyeilt, und sich eines ihm so vorzüglich allein gehörigen Handels annimmt, welchen zu unterdrücken der vorzüglichste Gegenstand und die beabsichtigten Früchte des Sieges waren? Entsteht nicht durch diesen neuen Act und durch diese Verwendung, die in dem gewöhnlichen Gange der Geschäfte der Feind weder kennt noch erlaubt, eine directe Opposition gegen die Bemühungen des Eroberers, und wird dadurch nicht die Verlegenheit gehoben, welche der Zweck des Krieges gerade zu verhängen bezielte, um den Ueberwundenen zu dem gehörigen Respect und zur Beobachtung der Gerechtigkeit zu zwingen? Ist dies so augenscheinlich in den Grenzen des unpartheiischen und des indifferenten Betragens, dafs, wenn ein neutrales Schiff in einer Beschäftigung dieser Art aufgebracht ist, dasselbe berechtiget sey, gegen den Kaptor, dem es auf diese Weise entgegen arbeitete, und den es beinahe defraudirte, dieselben Rechte zu reclamiren, welche es gegen den Ablader hat, dem es diesen aufserordentlichen und irregulairen Beistand leistete? — Was den Küstenhandel betrifft (indem ich annehme, dafs derselbe ein den Neutralen nicht gewöhnlich offener Handel ist), so kann man

sich keinen gröfseren Vortheil denken, der während eines Krieges dem Feinde erzeigt werden kann, als diesen Handel während seiner eigenen Unvermögenheit zu führen. Rechnet man es für nichts, dafs man die Erzeugnisse eines ausgebreiteten Reichs aus denjenigen Theilen, wo sie wachsen oder verarbeitet werden, nach demjenigen Theile, wo man ihrer bedarf, verführt? Man sagt, dafs dadurch nichts Neues in das Land eingeführt wird. Dies ist freilich wahr; indefs hat es nicht alle Wirkungen einer solchen Einfuhr? Man nehme an, die französische Marine hätte ein entschiedenes Uebergewicht, und hätte alle brittische Communication zwischen den südlichen und nördlichen Theilen dieser Insel abgeschnitten, und die Neutralen hätten es über sich nehmen wollen, die Steinkohlen aus Nordbrittanien zum Verbrauch der Manufacturen und für die Bedürfnisse des häuslichen Lebens nach dieser Hauptstadt zu verfahren: könnte man eine directere oder mehr wirksame Widersetzung gegen den Succefs der französischen Feindseligkeiten, kurz einen wirksameren militairischen Beistand in dem Kriege ausfindig machen? Wie ist der gegenwärtige Fall? Noch stärker wie der vorausgesetzte. Es ist die directe Verführung einer Waare, die unmittelbar dem Könige von Spanien, zum Behufe der öffent-

lichen Revenüen, angehört. Der König von Spanien, aufser Stand gesetzt, bey der Einsammlung seiner Revenüen spanische Schiffe zu gebrauchen, nimmt in dieser Verlegenheit fremde Schiffe an. Salz ist in Spanien ein Monopol des Königes; so wie dasselbe es vormals in Frankreich war, und für Gouvernements-Rechnung wird es an die verschiedenen Provinzen vertheilt. Dieses fremde Schiff ist in dieser Distribution begriffen, und durch diese Beschäftigung wird es ein wahrer Revenü-Cutter des Königes von Spanien. Es müfste das keine harte Behandlung für ein solches Schiff heifsen, wenn es nach der Kaptur frey erkannt würde, und es dem Eigner desselben freistände, seine Fracht gegen die ursprünglichen Befrachter zu reclamiren.

In Rücksicht auf Auctoritäten hat man geltend zu machen gesucht, dafs in diesem Kriege in drey Fällen, die Admiralität Schiffen, die auf eine solche Weise beschäftigt waren, Fracht zuerkannt hat. Ich glaube, dafs solche Fälle zu Folge einer Intimation der Meinung meines hochgelahrten Herrn Vorgängers Statt fanden, bey welcher die Partheien acquiescirten, ohne die Auctorität eines höheren Tribunals deshalb zubefragen. Aber eine durch die Lords abgegebene Sentenz scheint in Hinsicht des durch Neutrale betriebenen Küstenhandels eine andere Meinung festzusetzen,

nämlich in dem Falle, betreffend den Mercurius. Dies war ein dänisches Schiff, welches eine Ladung Waizen von Dünkirchen nach Bourdeaux führte, welches mit Genehmigung frey erkannt wurde; aber unter Reservirung der Frage, betreffend die Fracht. Die Sentenz des Admiralitätsgerichtes, zu Folge der die Fracht verweigert war, wurde den 7ten März 1795 von den Lords bestätiget. Die Ladung war zu Folge des dänischen Tractats legal, und die Beneficien dieses Tractats kamen der Parthey zu, da sie bona fide in Dännemark domicilirt, obgleich sie durch Geburt ein Unterthan Grofsbrittaniens war. Ich bin nicht im Stande, bestimmt zu sagen, in wie ferne der Umstand der Geburt des Reclamanten einen Bestimmungsgrund bey der Entscheidung des Falles abgab. Die allgemeine Regel ist indefs: dafs eine Person, die bona fide in einem neutralen Lande lebt, vollkommen berechtiget ist, einen eben so ausgebreiteten Handel zu führen, als die eingebornen Kaufleute des Landes, in welchem sie wohnt; vorausgesetzt, dafs dieser Handel nicht mit den Verpflichtungen, die aus ihrer Geburt entspringen, unvereinbar ist. Die Entscheidung ist den älteren Urtheilen über diesen Gegenstand conform, welche den Ausspruch thun: dafs Neutrale nicht den Frachthandel zwischen den Häfen der Feinde betreiben dür-

fen. Diesem Grundsatze werde ich in dem gegenwärtigen Falle adhäriren, indem ich es der Parthey überlasse, ihre Frachtforderung entweder gegen die Kaptoren per Appellationem in diesem Lande fortzusetzen, oder gegen die Befrachter in dem Lande, wo der Reclamant employirt wurde.

Den 16ten Dec. 1799 kam die Sache des dänischen Schiffes Speculation, Capitain Feroe, welches auf einer Reise von Dünkirchen nach Bourdeaux genommen war, in der Admiralität zur Verhandlung. Es wurde für einen Mann requirirt, der in einigen am Bord gefundenen Papieren Capitain benannt war. Der Königsadvocat führte für die Captoren an, daſs es von dem Schiffe erhelle, solches habe den Küstenhandel Frankreichs betrieben, einen Handel, der nicht bloſs im allgemeinen untersagt sey, sondern der auch ausdrücklich den neutralen Schiffen durch die französischen Gesetze verboten wäre; daſs daher dieses Schiff den Character eines adoptirten französischen Schiffes besitze.

Dr. Laurence führte dagegen für den Reclamanten an: „Was das Schiff betrifft; so hat man in dem gegenwärtigen Kriege nicht angenommen, daſs der „bloſse Umstand, in dem Küstenhandel des Feindes „engagirt zu seyn, zu einer solchen Adoption steigt, „welche das Eigenthum der Condemnation unterwirft.

„Was die spätern französischen Verordnungen betreffe, „sagte er, so sey es nicht bekannt, in wie ferne solche „in Ausübung gebracht wären. Dies sey ein wesent-„licher Umstand, worüber das Gericht allemal unter-„richtet zu werden verlangen würde, ehe es irgend „eine Folgerung daraus ziehen werde, und auf keine „Weise könne dieser Umstand den gegenwärtigen „Captoren bekannt seyn, und ihnen daher zu keiner „Justification dienen, sie von der Last zu befreien, „den Reclamanten Ersatz in Betreff der Anhaltung zu „geben."

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung:

Dies ist der Fall eines Schiffes, welches auf der Reise von einem französischen Hafen nach einem anderen desselben Landes genommen ist. Dieser Umstand justificirt die Captur gewiſs hinreichend, weil selbst der Umstand, engagirt zu seyn, um den Handel des Feindes von einem seiner Häfen nach dem anderen zu betreiben, an und für sich ein Schiff mit Recht der Untersuchung unterwerfen wird. Vielleicht wird das Gericht bey irgend einem spätern Falle Gelegenheit haben, es in Ueberlegung zu nehmen, in wie ferne die Verfügungen, auf welche man sich von Seiten der Captoren bezogen hat, (und das Verfahren in Folge derselben, welches man sodann mit Fug mit in Ueber-

legung ziehen kann, diesen Handel der Gefahr aussetzen, als eine Adoption angesehen zu werden. — —

Schiff und Ladung wurden indefs dennoch mit Kostenersatz frey erkannt, weil die Captoren gesetzwidriger Weise einen Zeugen hatten abhören lassen, und Sir William Scott sagte daher:

„Ich bin der Meinung, dafs die Captoren nicht zu „der Protection berechtigt sind, welche das Gericht „anderweitig bey einer Wegnahme dieser Art ihnen „dadurch, dafs es den Reclamanten befehlen würde, „ihnen ihre Kosten zu bezahlen, würde angedeihen „lassen. *)

In dem Falle der Welvaart, Capitain Cornelis, sagte Sir William Scott den 8ten Januar 1799:

„Es ist ein Fall, in welchem wir in einem sehr „hohen Grade ferneren Beweis fordern würden, wenn er „blofs auf dem Eigenthümer beruhte. Indefs, fernerer „Beweis ist das Privilegium einer redlichen Unwissen- „heit oder einer redlichen Vernachlässigung für „Neutrale, die das Neutralitätsgesetz nicht vernach- „lässiget haben. Es ist den Neutralen von diesem „Lande erlaubt, Schiffe in Feindes Lande zu kaufen, „— eine Freiheit, die Frankreich immer verweigert

*) Robinson Vol. II. Pag. 296.

„hat. Wir erlauben diefs allerdings, aber nur Perso-„nen, die sich auf eine redliche, neutrale Weise, und „nicht als theilnehmend an den Zwecken des Feindes, „betragen. Ueberdiefs erhellt es, dafs diefs Schiff zum „französischen Küstenhandel angewandt worden ist. „Das Gericht ist nie so weit gegangen, den Ausspruch „zu thun, dafs eine Reise von dieser Art hinlänglich „sey, einen feindlichen Character zu ertheilen; aber „die Gewohnheit eines solchen Handels würde es „meiner Meinung nach thun."

„Eine solche Reise mufs indefs einen starken Ver-„dacht gegen den Reclam eines Neutralen erregen. „Sich auf einmal in einen so gefährlichen Handel „einzulassen, erzeugt die Voraussetzung, dafs ein „feindlicher Eigenthümer da sey, der hinter der „Decke des neutralen Namens sich versteckt. *)

Das maroccanische Schiff Annemur, Capitain Sarrey, **) wurde auf einer Reise von Cadix nach Vigo von den Engländern genommen und von maroccanischen Unterthanen reclamirt. Weil es nicht hinreichend documentirt war, (über die Ladung war kein Papier am Bord) und weil man die maroccanischen

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 148.

**) Robinson Vol. III. Pag. 71.

Zeugen von der Schiffsmannschaft auf das Evangelium hatte schwören lassen, so wurde fernerer Beweis erkannt. Wie derselbe eingebracht wurde, behauptete Dr. Laurence:

Dafs, unabhängig von dem Eigenthumsbeweise, dies ein Fall sey, bey welchem das Gericht verpflichtet wäre, kraft des 3ten und 4ten Artikels des maroccanischen, im Jahre 1783 erneuerten Tractats von 1761, Freigebung zu erkennen — Diese Artikel des Tractats befehlen, dafs alle den Unterthanen des Königs von Grofsbritannien und des Kaisers von Fez und Marocco zugehörigen Schiffe die Meere mit Sicherheit, ohne visitirt zu werden, befahren sollen. Man behauptete daher, dieser Artikel liefse dem Verdachte keinen Spielraum, zu Folge dieses Artikels hätte keine Visitation geschehen dürfen, und die Kaptoren hätten sich anderweitig dadurch, dafs sie Spanier aus dem Schiffe genommen hätten, pflichtwidrig betragen, da ein solcher Schritt ausdrücklich durch den Tractat verboten sey. In Antwort auf eine von Seiten der Kaptoren gemachte Distinction, dafs diese Ausnahme sich blofs auf den maroccanischen Handel im Allgemeinen, und nicht auf einen Handel von einem feindlichen Hafen nach einem anderen bezöge, der den ganzen feindlichen Handel neutralisiren und beschützen könnte,

erwiderte man: eine solche Interpretation wäre nicht durch die Praxis des Gerichtes in einem analogen Falle auctorisirt; denn in dem letzten Kriege sey keine solche Limitation und keine solche Restriction auf den holländischen Tractat angewandt worden. Zu Folge des Privilegii, dessen sich die Holländer kraft eines Tractats erfreueten, in Kriegszeiten unmolestirt und unvisitirt die Meere zu befahren, sey es ihnen eben so erlaubt, von einem feindlichen Hafen nach dem anderen zu gehen, als nach irgend einem anderen Hafen.

Sir W. Scott sagte den 13ten May 1800 bey der Entscheidung: Dies ist der Fall eines auf einer Reise von Cadix nach Vigo genommenen und nach Lissabon aufgebrachten maroccanischen Schiffes. Die Depositionen geschahen daselbst; ich sage die Depositionen. Obgleich solche auf eine sehr seltsame und sehr zuwidersprechende Art und Weise erfolgten, indem man Maroccaner auf das Evangelium schwören liefs; so verstehe ich doch, dafs man von allen Seiten sie durch einen Eid sanctionirt hielt, und die Kaptoren selbst haben sie auf diese Weise producirt. Es würde daher sehr hart für die Reclamanten seyn, wenn dieser Umstand jetzt ihren Reclam discreditiren würde. Ich werde daher von ihnen annehmen, dafs sie durch Consens und Dafürhalten von den Partheien angesehen

werden müssen, als durch einen Eid bestätiget. Wie solche müssen sie, als wenn sie die Erklärung der Eigner selbst enthielten, betrachtet werden; überdies ist in Hinsicht des Schiffes der maroccanische Paſs da. Da von der Gegenparthey nichts vorgebracht ist um zu zeigen, daſs dieses Schiff je unter einer anderen als der maroccanischen Flagge segelte; so muſs das Schiff freigegeben werden. Was die Ladung betrifft; so muſs man bedenken, daſs der Capitain bey der ersten Verhandlung zum ferneren Beweis submittirte, und ich sehe durchaus nicht aus der Verhandlung, daſs der Reclamant seinen Fall nach den Stipulationen des Tractats wollte behandelt wissen. Der fernere Beweis ist producirt und kömmt ganz mit den ursprünglichen Beweisen in dieser Sache überein. Ich sage, daſs derselbe in Rücksicht auf die Nachsicht, welche wir allemal in Betreff der practischen Regeln auf Bewohner dieses Theils der Erde anwenden, hinreichend ist.

Man hat etwas in Hinsicht des Tractats gesagt, welchem ich in seinem ganzen Umfange nicht beipflichten kann. Ich bin durchaus nicht vorbereitet es zu admittiren, daſs die aufrichtige Wirkung dieses Tractats sich so weit erstrecken könne, einen Handel dieser Art zu beschützen. Man muſs es nicht übereilt zugestehen, daſs in diesen Zeiten ein Tractat (er ist

einer der Neueren) mit einer so unvorsichtigen Bedeutung abgeschlossen seyn sollte, dafs er dazu gebraucht werden könnte, den ganzen Handel der Feinde vor den Gerechtsamen der brittischen Kreuzer beschützen zu können. Ich kann nicht einsehen, dafs die Absicht der Contrahenten irgend eine andere gewesen sey, als den gewöhnlichen Handel jeder dieser Nationen zu sichern. Ich werde die in Hinsicht desselben versuchte Auslegung nicht eher admittiren; als bis ich von dem höheren Gerichte belehrt bin, dies zu thun. Man hat sich auf den holländischen Tractat bezogen. Allein man mufs sich erinnern, dafs die Stipulation desselben (in dem explicatorischen Artikel vom 30sten Dec. 1675) ausdrücklicher ist, da dieselbe erlaubt, ohne Visitation von einem feindlichen Hafen nach dem anderen zu gehen, und die ausdrückliche Erlaubnifs eines solchen Handels, der dergestalt speciel in dem Tractat beschrieben wird, ist vielmehr gegen als für die Forderung einer solchen Nachsicht, die blofs auf allgemeine und unbestimmte Ausdrücke eines Tractats gebauet ist. — —

In Beziehung auf Europäer ist in ähnlichen Fällen der fernere Beweis aberkannt.

Dies geschahe in Hinsicht des Schiffes Carolina, Capitain Hartmann, den 13ten May 1800 von Sir

William Scott, und von den Lords of Appeal den 7ten Febr. 1801, in Hinsicht des Schiffes Alliance, und den 8ten Juny 1801 in Hinsicht des Schiffes Margaretha Charlotte.

Diese Entscheidungen kommen weiter unten umständlicher vor.

Aus Obigem sieht man, dafs die Principien über diese Materie noch sehr schwankend sind, und dafs man befürchten mufs, die Engländer werden dieselben in Zukunft eher strenger anwenden und eher solche ausdehnen, als beschränken.

Für jetzt, glaube ich, kann man als ausgemacht annehmen:

„Wenn ein Neutraler von einem feindlichen Hafen nach einem anderen desselben Landes einheimische Erzeugnisse für feindliche Rechnung verfährt; so erhält er keine Fracht von den Engländern in Aufbringungsfällen und keine Kosten ersetzt."

In so ferne die Grundsätze, welche die Engländer bey dem Colonialhandel angenommen haben, von Sir William Scott in einer Entscheidung als auf den Küstenhandel passend allegirt werden, so folgt daraus:

„Dafs die Engländer in vorkommenden Fällen eine Ladung obgedachter Art, die auf besagte Weise für

Neutrale verführt wird, als ein in einen illegalen Handel involvirtes Eigenthum ansehen, und als solches condemniren werden, selbst auch das Schiff, wenn es dem Eigenthümer der Ladung zugehört. In Praxis ist indefs ein solcher Fall noch nicht vorgekommen.

Mehrere hinter einander folgende feindliche Küstenreisen werden ein neutrales Schiff in die gröfseste Gefahr bringen, condemnirt zu werden, wenn das Gericht sie erfährt. Dies ist nicht blofs aus der Aeufserung von Sir William Scott in dem oben angeführten Falle; sondern auch aus den in der Sache der Vigilantia entwickelten Grundsätzen zu befürchten.

Was den Fall betrifft, wenn ein Neutraler eine ihm eigenthümlich zugehörige, nicht in einheimischen oder Colonialproducten des feindlichen Landes bestehende Ladung von einem Hafen desselben nach einem anderen Hafen eben des Landes verschiffet: so scheint es, dafs bey einem solchen Falle nur blofs der Nachtheil, der Aufbringung ausgesetzt zu seyn, und Procefskosten bezahlen zu müssen, dabey zu befürchten stehe.

In Fällen von einem feindlichen Küstenhandel kann man nur unter so günstigen Umständen, wie bey dem Falle des oben genannten Schiffes Annemur, hoffen, zum ferneren Beweise admittirt zu werden. Im Allgemeinen darf man sicher diese Hoffnung nicht hegen.

ACHTER ABSCHNITT.

Ueber die Betreibung des feindlichen Colonialhandels.

Grundsätze der Engländer.

In den letzten Zeiten des französischen Revolutionskrieges haben die Engländer den Handel von neutralen Ländern aus, und zurück nach neutralen Ländern, in ihren Gerichten als erlaubt anerkannt.

Eines der wichtigsten Actenstücke über diese Materie ist folgendes:

Instructionen für die Befehlshaber von Kriegsschiffen, und für Kaper die Marquebriefe gegen Frankreich, Spanien und Holland haben. Gegeben zu St. James den 25sten Januar 1798.

Demnach wir den Befehlshabern unserer Kriegsschiffe und Kaper durch unsere vorhergehende Instruction vom 8ten Januar 1794 andeuteten, alle Schiffe mit ihrer Ladung zur gesetzlichen Adjudication einzubringen, die mit Waaren, welche in den französischen Westindischen Inseln erzeugt worden, directe von

irgend einer dieser Inseln nach irgend einem Hafen in Europa kämen, und gleichfalls alle Schiffe mit ihren Ladungen, die mit Waaren, welche in besagten Inseln erzeugt worden, beladen wären, wovon das Eigenthum französischen Unterthanen angehörte, sie mögten bestimmt seyn nach welchem Hafen sie wollten, und alle Schiffe anzuhalten, die man bey dem Versuch in einen durch Sr. Majestät oder ihrer Alliirten Waffen blockirten Hafen einlaufen zu wollen antreffen würde und dieselben zur Adjudication einzuschicken; wie auch alle Schiffe, die ganz oder zum Theil mit Kriegsvorrath beladen und nach irgend einem Hafen der besagten Inseln bestimmt wären anzuhalten und solche nach einem passenden Hafen in dem Gebiete Sr. Majestät aufzubringen, damit gegen dieselben und gegen ihre Ladungen nach dem Völkerrechte verfahren werden könnte.

Demnach es nun aber in Erwägung des gegenwärtigen Zustandes der Handlung dieses Landes und gleichfalls der neutralen Länder passend ist, diese Instruction zu widerrufen; so finden wir es für gut sie hiemit zu widerrufen und in deren Stelle haben wir es für passend gehalten gegenwärtige Instruction zu erlassen, um Statt jener von den Befehlshabern unserer Kriegsschiffe und Kaper, die Marquebriefe gegen

Frankreich, Spanien oder Holland haben mögen, befolgt zu werden.

1. Dafs sie alle Schiffe mit ihren Ladungen zur gesetzlichen Adjudication einzubringen haben, die mit Waaren beladen sind, welche in irgend einer französischen, spanischen oder holländischen Insel oder Niederlassung erzeugt sind, und welche directe von irgend einem Hafen der besagten Inseln oder Niederlassungen nach irgend einem Hafen in Europa segeln, der nicht in diesem Königreiche liegt oder nicht ein Hafen desjenigen Landes ist, wohin diese neutralen Schiffe gehören.

2. Dafs sie zur gesetzlichen Adjudication alle Schiffe mit ihren Ladungen einzubringen haben, die mit Waaren beladen sind, welche in besagten Inseln oder Niederlassungen erzeugt sind, und wovon das Eigenthum französischen, spanischen oder holländischen Unterthanen gehört, sie mögen bestimmt seyn, wohin sie wollen.

3. Dafs sie alle Schiffe anhalten sollen, die einen Versuch machen in irgend einen Hafen der besagten Inseln oder Niederlassungen einzulaufen, der von Sr. Majestät Waffen blockirt wird, und dafs sie dieselben zur Adjudication nach Inhalt des 2ten Artikels der vorigen Instruction vom 8ten Juny 1793 einzuschicken haben.

4. Dafs sie alle Schiffe anzuhalten haben, die ganz oder zum Theil mit Schiffs- oder Kriegsvorrath beladen sind und eine Bestimmung nach irgend einem Hafen der besagten Inseln oder Niederlassungen haben, und dafs sie solche in irgend einen passenden Hafen von Sr. Majestät Gebiet aufzubringen haben, damit gegen dieselben zu Folge der Regel des Völkerrechtes verfahren werde.

Auf Befehl Sr. Majestät,

Portland.

Nachstehendes Gutachten wurde auf Veranlassung des americanischen Ministers in England von dem Königs Advocaten über diese Materie erlassen und dem Minister durch einen Staatssecretair des Königs von England eingehändigt.

Der Minister hatte sich darüber beschwert, dafs die aus Mallaga-Weinen bestehende Ladung des americanischen Schiffes Leopard, obgleich solche regelmäfsig in America war importirt geworden, in Nassau condemnirt worden sey, weil sie aus Spanien herstammte und nach den spanischen Besitzungen in America bestimmt war. Das Gutachten lautet im Auszuge wie folget *):

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 326.

Den 16ten März 1801.

Das allgemeine Princip in Betreff des Coloniehandels ist in dem Laufe des gegenwärtigen Krieges in Rücksicht auf den gegenwärtigen Zustand der Handlung in einem gewissen Grade relaxirt worden.

Jetzt ist es als bestimmt angenommen, und in dem Oberappellationsgericht für Prisensachen hat man wiederholt so entschieden, dafs die Colonial-Producte des Feindes von Neutralen nach ihren eigenen Ländern verführt, und von da nach dem feindlichen Mutterlande ausgeführt werden können. Auf gleiche Weise können die Producte und Fabricate des Mutterlandes auf diesem Umwege legaler Weise ihren Weg nach den Colonien finden. Indessen ist der directe Handel zwischen dem Mutterlande und den Colonien, wie ich finde, weder von der englischen Regierung noch von Sr. Majestät Tribunälen als legal agnoscirt worden.

Was ein directer Handel sey, oder wann eine Intermediat-Importation in ein neutrales Land anzunehmen sey, das mögen zuweilen sehr schwierige Fragen seyn. Eine allgemeine Definition derselben, die auf alle Fälle anwendbar ist, kann man füglicher Weise nicht annehmen. Die Fragen dependiren von den besonderen Umständen jedes Falles. Vielleicht kann man mit Fug das blofse Einlaufen in einen neu-

tralen Hafen, um nur aufs neue daselbst auszuclariren, für eine betrügerische Elusion halten, und es ist in der That ein directer Handel. Indessen hat das Oberappellationsgericht in Prisensachen bestimmt entschieden (und ich sehe keinen Grund, warum dieses Gericht von dieser Regel abweichen wird), dafs das Landen der Güter in einem neutralen Lande und die Bezahlung der Abgaben daselbst die Continuität der Reise bricht, und für eine solche Importation zu halten ist, welche den Handel legalisirt, obgleich die Güter in demselben Schiffe und für Rechnung desselben neutralen Eigners wieder verladen, und zum Verkauf nach dem Mutterlande oder der Colonie verschiffet werden.

Da es jetzt in den Zeitungen heifst, dafs in einem additionellen Artikel des Petersburger Tractats England zugestanden habe:

„Dafs diejenigen Nationen, welche an demselben „Theil hätten, in Kriegszeiten den feindlichen Colo„nialhandel auf dem Fufse der am mehrsten begün„stigten Nation sollten betreiben dürfen;" so wird es sehr wichtig dasjenige genau kennen zu lernen, was in den englischen Gerichten den Neutralen über diesen Punct zugestanden ist.

Ich werde über diesen äufserst wichtigen Handel

einen Auszug aus den merkwürdigsten Entscheidungen mittheilen, die über das Historische und die gerichtlichen Ansichten dieser Materie Licht verbreiten.

In keiner mir bekannt gewordenen Entscheidung sind die englischen Grundsätze über den Colonialhandel so auseinandergesetzt als in der Entscheidung über das Schiff

Emanuel, Capitain Eysenberg *).

Dies war der Fall eines hamburgischen Schiffes, welches auf einer Reise von Hamburg nach St. Domingo den 14ten Aug. 1799 angehalten wurde, da es auf seiner Reise in Bourdeaux angelaufen war, woselbst ein Theil der in Hamburg eingenommenen Ladung verkauft wurde und das Schiff eine Quantität Eisenwaaren und andere Artikel einnahm. Für das Erste wurde über das Eigenthum von Schiff und Ladung ein Zweifel aufgeworfen, und zweitens wurde gefragt, vorausgesetzt, daſs es neutrales Eigenthum sey, ob der Handel von dem Mutterlande Frankreich nach St. Domingo, einer französischen Colonie, nicht ein illegaler Handel und ein solcher sey, der das in demselben begriffene neutrale Eigenthum der Gefahr aussetzte, als feindliches Eigenthum erachtet zu werden und der Confiscation unterworfen zu seyn? Man

*) Robinson Vol. II. Pag. 186.

läugnete, dafs St. Domingo in seinem gegenwärtigen Zustande als eine französische Colonie könnte angesehen werden. Nach mannigfaltigen Bemerkungen über diesen Punct wurde befohlen über das Eigenthum fernern Beweis beizubringen, und beiden Partheien Erlaubnifs ertheilt, Auskunft über die Lage und den Zustand von St. Domingo zu der Zeit beizubringen.

Den 5ten Aug. 1800 wurde die Sache zu Folge des ferneren Beweises erwogen. Für die Kaptoren waren der Königs-Advocat und Laurence.

Die Eigenthumsbeweise, welche producirt sind, scheinen nicht vielen Einwürfen unterworfen zu seyn, und wenn man es demnach für neutrales Eigenthum passiren läfst; so bleibt blofs zu untersuchen übrig, welches die Wirkung von dem Handel sey, in welchen das Schiff engagirt gewesen ist? Ob St. Domingo nicht für eine französische Colonie zu erachten sey, und, indem man dies annimmt, ob nicht ein dergestalt im Handel zwischen dem Mutterlande und den Colonien derselben engagirtes Eigenthum zu Folge der in diesem Lande etablirten Grundsätze der Condemnation unterworfen sey? Dafs St. Domigo für eine französische Colonie zu erachten sey, erhellt aus einer Menge von Umständen, wovon einige sich selbst in diesem Lande ergeben und überdies aus der allgemei-

nen Versicherung von Toussaint und der beständigen Communication, die zwischen dieser Colonie und Frankreich Statt findet, da selbst bey diesem Falle eine Exemption von den Zollabgaben in Rücksicht auf die Importation der Producte derselben in Frankreich Statt findet, und da der Correspondent von Herrn N in Bourdeaux im Allgemeinen fest überzeugt war, daſs daselbst die französischen Gesetze noch stets in Kraft wären.

Wenn man noch dazu überlegt, daſs vor dem Gerichte kein Beweis, den es zu lassen könnte, von der anderen Seite producirt ist — so muſs die Thatsache ohne fernere Erörterung zugelassen werden, daſs St. Domingo eine französische Colonie gewesen und daſs der Grund für die Anwendbarkeit des Gesetzprincipes, welches allemal auf Fälle der Art angewandt worden, hinlänglich etablirt sey. Was das allgemeine gesetzliche Princip betrifft, so ist dasselbe schon so oft in diesem Gerichte eine vexata quaestio gewesen, daſs es nicht nöthig ist, sich weitläuftig auf das Detail der Geschichte und der Gründe, durch welche dasselbe unterstützet wird, einzulassen. Es wird hinreichend seyn, sich auf die Grundsätze des Krieges von 1756 zu beziehen, in welchen dieser Punct vollkommen nach Grundsätzen bestimmt wurde, die man nie bis jetzt

abandonnirt hat, obgleich dieselben temporairen Relaxationen ausgesetzt gewesen seyn mögen, wie zum Beispiel im letzten Kriege durch die trügerische Versicherung der französischen Regierung, dafs sie ihr Colonial-System verändert hätte. Es ist notorisch, dafs diese Versicherung unwahr befunden wurde. Das vorige Princip ist daher wieder angenommen und man hat bis jetzt immer dafür gehalten, dafs es in voller Anwendung sey, in so ferne es nicht durch die Befehle des Geheimen-Raths, die während dieses Krieges erlassen wurden, relaxirt worden ist.

Der erste Befehl vom Jahre 1793 enthielt durchaus keine Relaxation. Im Januar 1794 wurden neue Instructionen erlassen, welche das Einbringen von Westindischen Producten, die nach Europa kamen, beorderten, welche dennoch aber eine Relaxation in Betreff des Verkehrs zwischen America und den Westindischen Märkten enthielten. Eine Veränderung, welche, obgleich sie in Hinsicht der besonderen Lage des Landes, und den mit demselben abgeschlossenen Verträgen zu Folge, billig war, dennoch durchaus nicht als eine Aufgebung des allgemeinen Princips, welches sich auf das Colonial-Princip von Europa beziehet, konnte angesehen werden. Nachmals trat noch den 25sten Januar 1798 eine fernere Relaxation

dahin ein, daſs es erlaubt wurde, die Westindischen Producte nach diesem Lande oder nach irgend einem Hafen desjenigen Landes zu bringen, in welchem das neutrale Schiff zu Hause gehörte. Dieses ist der ganze Umfang der erfolgten Relaxationen. Sie sind nicht so weit gegangen, daſs sie einen Handel zwischen dem Mutterlande und den Colonien erlaubt haben, und ex paritate rationis kann man nicht vorspiegeln, daſs in Hinsicht der Ausreise von dem kriegführenden Mutterlande nach der Colonie eine Relaxation vorhanden sey. In Hinsicht des Princips kann keine Distinction gemacht werden. Durch die Bezahlung der Zölle werden die Revenüen auf gleiche Weise unterstützet und unterhalten, beim Assortiment der Ladung findet derselbe Hebel für die Indüstrie und Erfahrung Statt, und der Gewinn kehrt auf gleiche Weise zum Feinde zurück. Im Gegentheil ist das Unrecht, welches dem andern Kriegführenden widerfährt, in einiger Hinsicht gröſser, da dem Feinde in diesen Fällen oft Kriegsvorrath zugeführt wird, wie es aus mehreren Artikeln dieser Ladung erhellt, die zum Theil in Hanf, Flachs, Eisen und Ziegel-Steinen besteht. Es ist überhaupt eine allgemeine Folge dieser Ausreisen, daſs durch ihre Retourladungen Colonialproducte in Frankreich eingeführt werden. Da es aus diesem Falle erhellt, daſs

viele neutrale Schiffe von Bourdeaux nach St. Domingo gegangen sind, welche ihren Weg wieder zurück nach Bourdeaux gefunden haben, obgleich von diesem gegenwärtigen Schiffe es vorgegeben wird, daſs es nach Hamburg zurück bestimmt gewesen sey. Aus diesen Gründen nimmt man an, daſs dies ein illegaler Handel sey, der das darin begriffene Eigenthum der Condemnation aussetzt.

Für die Reclamanten waren Arnold und Sewell. Das Particulaire dieses Falles ist, daſs es eine Speculation war, die in Hamburg ihren Ursprung hatte, um gewisse Güter auf den Markt von St. Domingo zu schicken, mit der Freiheit in Bourdeaux einzulaufen, wo einige Güter zu löschen waren, und andere wieder für St. Domingo eingenommen werden sollten. Zu Folge des ursprünglichen Plans der Reise sollten die Ziegelsteine und die eisernen Töpfe nach St. Domingo versandt werden, da man aber zu Bourdeaux fand, daſs auf den Zöllen sich wahrscheinlich beym Ausclariren solcher Artikel Schwierigkeiten ergeben würden, und da man fürchtete, daſs in St. Domingo ähnliche Schwierigkeiten eintreten würden; so wurden sie zu Bourdeaux gelöscht, um nach Hamburg zurückgeschaffet zu werden, und andere Artikel derselben Art, über welche indeſs wahrscheinlich nicht dieselben

Schwierigkeiten entstehen würden, wurden eingeschiffet. Der Hanf, über welchen man anfänglich Einwürfe zu machen versuchte, war zur Zeit der Wegnahme nicht am Bord, und deshalb hofft man diesseits, dafs auf diesen Artikel im gegenwärtigen Falle keine Rücksicht werde genommen werden. Die Hauptfrage entspringt über die Legalität einer Reise dieser Art von einem französischen Hafen nach einer französischen Colonie für einen Neutralen. Was den Zustand von St. Domingo betrifft, so kann es nicht geläugnet werden, dafs man die Lage dieser Insel durch die beygebrachten Beweise wenigstens als in einem sehr unbestimmten Zustande dargethan hat, und dafs dieselbe wohl auf Herrn N den Eindruck habe machen können, dafs er die Meinung fafste, St. Domingo sey nicht mehr eine französische Colonie. Es ist wenigstens ein sehr triftiger Grund für den Glauben vorhanden, zu Folge dessen Herr N angiebt verfahren zu haben, „dafs er sich hauptsächlich auf „diesen Handel wegen des unbestimmten Zustandes „der Insel eingelassen habe.“ Da gezeigt worden ist, dafs des Herrn N Meinung sich mit hinlänglichen Gründen rechtfertigen läfst; so wird es, um den Grund der Hauptfrage zu discutiren, angemessen seyn, der

Discussion wegen es einzuräumen, daſs St. Domingo zu der Zeit eine französische Colonie war.

Es ist wahr, daſs das allgemeine Colonial-Gesetz von Europa ein Monopol erzeugt hat, durch welches andere Nationen im Allgemeinen ausgeschlossen werden. Allein zu gleicher Zeit sind bey Ausbrüchen von Feindseligkeiten Colonial- und Handels-Gesetze im Allgemeinen einigen Veränderungen und Relaxationen unterworfen gewesen. In Rücksicht auf die Rechte der neutralen Nationen ist es nothwendig, daſs dem so sey. Da zwischen den Hauptmächten von Europa kein Krieg auf die Weise geführt werden kann, daſs die Wirkungen davon auf sie allein eingeschränkt werden; so folgt es, daſs in dem Handel von Europa einige Veränderungen und Abwechselungen Statt finden müssen, und es kann nicht gesagt werden, daſs die Neutralen nicht die Wohlthaten der Vortheile, welche Veränderungen der Art ihnen darbieten können, annehmen dürften, weil, wenn dem so wäre, dies zu einer gänzlichen Zerstöhrung des Handels führen würde. Wenn die Neutralen die Verhinderung ihres alten Handels zu leiden hätten, die der Krieg immer mit sich führet, und nicht die Erlaubniſs haben sollten, neue Canäle befahren zu dürfen; so würde dies zu einer gänzlichen Vertilgung des neutra-

len Handels führen. Die Behauptung kann daher nicht Stich halten, dafs sie sich nicht desjenigen bemächtigen dürften, was ihnen bey dieser Veränderung vortheilhaft scheinen wird, anstatt desjenigen, welches sie in andern Theilen ihres Handels in Kriegszeiten nothwendiger Weise verlieren müssen. Man meint nicht, dafs sie gänzlich von allen Restrictionen des Krieges befreyt seyn sollen. Dies würde zu weit gehen heifsen. Allein, da sowohl in unseren Navigations-Gesetzen, als auch beim Colonialhandel regelmäfsig eine Relaxation eingetreten ist, indem man Importationen und Exportationen zugelassen hat, die nicht in Friedenszeiten erlaubt waren: so scheint es nicht zu viel gesagt zu seyn, dafs, wenn im vorigen Kriege regelmäfsige Relaxationen Statt gefunden haben, neutrale Kaufleute es für sich haben erlaubt halten können, sich in jedem folgenden Kriege ungestraft auf einen Handel der Art einlassen zu dürfen, und es rechtfertiget die Präsumtion anzunehmen, dafs, wenn ein kriegführendes Land in seinem eigenen Systeme eine Veränderung als nothwendig annimmt und Neutrale einladet unter Relaxationen nach seinen Colonien hin zu handeln, es denselben auf gleiche Weise erlauben wird, mit den Colonien seiner Feinde handeln zu dürfen. Es mag immerhin gesagt

werden, dafs es das strenge Princip des Krieges sey, seinen Feinden allen möglichen Schaden zuzufügen, und seine Handelsquellen so viel man kann zu zerstöhren. — Dies mag in der Theorie wahr seyn, allein man mufs dies nur für das strenge theoretische Princip nehmen, welches durch Rücksichten anderer Art und durch die Rechte anderer Partheien limitirt ist. Der ganze Handel der Feinde kann nicht ohne die gröfseste Ungerechtigkeit gegen neutrale Nationen zerstöhret werden, daher mufs dieses Recht gegen die Feinde in einigen Graden durch die Rechte des neutralen Handels limitirt werden. Wenn man wirklich einen Handel, der ganz und ausschliefslich auf den Feind eingeschränkt ist, ausfindig machen könnte; so würde dies ein Gegenstand seyn, wo man gesetzlich blofs Kraft der Waffen verfahren dürfte. Dies war die Regel und der Grund der im Jahre 1756 aufgestellten Principien. Der dermalige Zustand der Colonien rechtfertigte dieselben, das System blieb unverändert, und, so lange der Colonialhandel ein Exclusiv-Handel blieb, war es ein Object, wo das Recht der Waffen wirken durfte. Allein seit der Zeit sind Relaxationen regelmäfsig admittirt worden. Im Anfange des vorletzten Krieges liefs man zu, dafs dies die Lage der Dinge sey, und deshalb wurde dasselbe Princip nicht

erzwungen. Das Princip mag immerhin nicht abandonnirt seyn; so ist es doch eine Thatsache, daſs die Franzosen zu der Zeit ihre Häfen geöffnet hatten, und dennoch das Princip nicht angewandt wurde. Auf gleiche Weise haben die Franzosen in diesem Kriege Colonien geöffnet, sehr viele Relaxationen sind admittirt und man nimmt jetzt an, daſs der Handel von einem neutralen Lande nach den Colonien der Kriegführenden erlaubt sey. Der Krieg fing mit einem allgemeinen Verbot in den Instructionen vom November 1793 an, und es ward befohlen, alle Schiffe, die Zufuhr nach den feindlichen Colonien führten, oder Producte von daher brachten, aufzubringen. Allein diese wurden im Januar 1794 relaxirt, und es erfolgten neue Instructionen von einem beschränkteren Inhalte. Es wurde dermalen befohlen, diejenigen Schiffe aufzubringen, welche Westindische Producte von den Westindischen Inseln nach Europa brächten, und diejenigen, von denen es erhellen würde, daſs sie nach solchen westindischen Häfen zu gehen intendirten die blockirt waren. Dieser Befehl blieb vier Jahre in Kraft, bis die Restrictionen noch mehr beschränkt wurden, indem man erlaubte, daſs neutrale Schiffe westindische Producte nach Europa, entweder nach brittischen oder ihren eigenen Landes-Häfen verführen

dürften. Man behauptet nicht, daſs durch diese Relaxationen der ganze Colonialhandel geöffnet sey, oder daſs ein neutrales Schiff aus Häfen von Frankreich nach einer Colonie, und wieder zurück nach Frankreich gehen dürfe, um auf die Weise ein ganzes und zusammenhängendes Geschäft zu umfassen. In diesem Falle würden die Retouren, ehe die Reise anfing, projectirt seyn, und man muſs zugestehen, daſs dies bloſs ein feindlicher Handel bey erhöheter Fracht seyn würde. Allein bey Separat-Reisen ist die Sache ganz verschieden, sowohl in Hinsicht der Natur und der Wirkung der Reise selbst, als auch in Hinsicht der Bedingungen der Instructionen, die auf dieselbe Bezug haben. Es ist jetzt eine bey den Lords pendente Rechtsfrage: ob der Retourhandel von den Colonien ein legaler Handel für Neutrale sey, und ob dieser Handel als ein solcher könne ausgelegt werden, auf den die Absicht der Königl. Instructionen zielte, obgleich derselbe nicht ausdrücklich darin benannt ist. Allein dieser Handel nach den Colonien kann durch keine Implication in den Bedingungen der Instructionen eingeschlossen seyn. Es bleibt also bloſs zu erforschen übrig, ob irgend etwas in der Natur desselben vorhanden sey, welches das Gericht bewegen könnte ihn für illegal zu halten? Er kann nicht aus dem Grunde illegal seyn,

weil es nicht legal für einen Neutralen ist nach den feindlichen Colonien hinzugehen, da es ihm jetzt erlaubt ist, von seinen eigenen Häfen dahin zu gehen, und demnach von da aus die Colonien zu verproviantiren. Er kann nicht deshalb illegal seyn, weil man dadurch dem Feinde beisteht, daſs man Waaren aus dem Mutterlande nimmt; das kann man auch durch Umwege thun, indem man damit erst nach seinem eigenen Lande unter gleichem Vortheile für das Mutterland in Hinsicht der Einkünfte desselben von den Zöllen geht.

Aus diesen Gründen kann er nicht illegal seyn, noch ist er dies durch Notificationen geworden, noch durch die Königl. Instructionen an die Kreuzer. In Hinsicht auf Auctoritäten kann man nicht erwarten, daſs einige dafür seyn werden. Die Frage ist in diesem Kriege nicht vorgekommen, sonst wäre sie bey diesem Falle nicht so weitläuftig verhandelt worden. Während des letzten Krieges konnten keine Praejudicata entstehen, indem damals eine allgemeine Relaxation vorhanden war. Allein es ist ein Fall aus jenem Kriege vorhanden, wo einem von Marseille nach einer französischen Colonie und von da zurück nach Frankreich gehenden neutralen Schiffe, Namens Verwagting, im Jahr 1786 die Fracht zuerkannt wurde, woraus

erhellt, daſs, indem die Neutralen im Allgemeinen zu der Theilnahme an dem Colonialhandel admittirt waren, man nicht glaubte, der Umstand, daſs ein Schiff aus einem französischen Hafen käme, werde eine Distinction abgeben.

Den 15ten August 1800 gab Sir W. Scott folgende Entscheidung ab:

Dies ist der Fall eines Schiffes, welches auf einer, ursprünglich von Hamburg erst auf Bourdeaux, woselbst es einen Theil der Ladung löschte und andere Güter an Bord nahm, und von da nach St. Domingo bestimmten Reise angehalten wurde, als es nach St. Domingo unter Segel war. Der erste Punct der von Seiten der Reclamanten motivirt wurde, ist dieser, daſs St. Domingo nicht für eine französische Colonie zu erachten sey; sondern sich in einem Zustande von Unabhängigkeit befinde; und ein zweiter Punct, der motivirt wurde, ist der, daſs selbst, wenn Domingo als französisch erachtet würde, der Umstand, daſs die Engländer selbst Handel mit dieser Insel hätten, für eine Erlaubniſs zu halten sey, daſs neutrale Unterthanen eben denselben Handel betreiben dürften. Zum Beweis der ersten Allegation wurde es versucht, Auszüge aus den gewöhnlichen englischen Zeitungen zu produciren, welche das Gericht nicht wollte verlesen lassen.

Die Hofzeitung ist die einzige Auctorität dieser Art, die von dem Gerichte aus Gründen, die zu sehr in die Augen leuchtend sind, um eine specielle Notiz zu erfordern, admittirt und respectirt wird. Aus andern mehr legitimen Beweisthümern als in unauctorisirten Publicationen dieser Art enthalten sind, glaube ich, kann man legaliter dafür halten, dafs St. Domingo fortfährt eine französische Colonie zu seyn. Es erhellt, dafs eine directe Handels-Correspondence und Communication zwischen Frankreich und dieser Insel Statt findet, welche schwerlich Statt finden könnte, wenn man diese Insel in dem Zustande einer Empörung und Losreifsung von dem Mutterlande erachtete. Es erhellt, dafs die französischen Zoll-Gesetze und Regulationen sämmtlich daselbst in Kraft sind. Die Schiffe gehen unter denselben Certificaten und Verpflichtungen dahin, wie unter dem vorigen Systeme, und wenn einige Theile der Insel auch nicht unter französischer Herrschaft seyn sollten; so erhellt es doch durchaus nicht, dafs es die Absicht der gegenwärtigen Partheien gewesen sey, ausschliefslich mit diesen Theilen zu handeln.

Was den zweiten Präliminair-Punct betrifft, nämlich dafs der englische Handel mit dieser französischen Colonie als eine Auctorisation zu demselben Handel

für die Unterthanen anderer Länder erachtet werden müßte; so habe ich bloß zu bemerken, daß man zugestehen könnte, er habe diese Wirkung, wenn das Factum in dem Grade wahr sey, der nothwendig ist um diese Conclusion zu unterstützen. Die Art der Illegalität, die dem Reclamanten imputirt wird, ist ein directer Handel zwischen dem Mutterlande des Feindes und seiner Colonie, ein Verleihen von Seiten des Neutralen zum Behuf einer directen Communication zwischen beiden. Zu zeigen, daß Engländer selbst unter Auctorisation ihrer Regierung nach St. Domingo Handel getrieben haben, ist nicht genug gezeigt, woferne nicht auch dargethan ist, daß sie sich unter dieser Auctorität zu Werkzeugen einer directen Handels-Verbindung zwischen Frankreich und seinen Colonien verliehen hätten. Ein Handel zwischen Großbrittanien und St. Domingo könnte nicht mehr auctorisiren, als den Handel zwischen einem neutralen Lande selbst und dieser Colonie. Auf der anderen Seite ist es gegen den Reclamanten urgirt worden, daß ein Theil der Ladung, die von Hamburg kam und in Bourdeaux gelöscht wurde, Contrebande war, und daß er als das Eigenthum derselben Personen, die Güter derselben die mit ihm von Hamburg kamen und weiter nach ihrer schließlichen Bestimmung verschifft wurden, afficiren würde.

Die Waaren, die man beschuldiget, daſs sie von contrebander Natur sind, bestehen in Hanf oder einer dem ähnlichen Substanz unter einem anderen Namen, die zur Verfertigung von Tauwerk dient. Da diese Waaren jetzt nicht mehr am Bord sind, so können sie nicht der Gegenstand einer Inspection werden, welche das Gericht etwa anordnen könnte, um die wahre Natur und den wahrscheinlichen Gebrauch derselben zu bestimmen. Es ist freilich angeführt worden, daſs der Agent des Reclamanten in Bourdeaux in einem Briefe die Hoffnung äuſsert, daſs die von der Regierung in ihrem Orte angestellten Seiler diesen Artikel kaufen würden. Allein es erhellt nicht, daſs diese Personen selbst diesen Artikel gesehen haben, oder daſs man überhaupt mehr als eine allgemeine Hoffnung hatte, die Güter würden auf diese Weise an den Mann kommen. Auf der andern Seite erhellt es, daſs die Waaren durch ein englisches Kriegsschiff zu Dower, wie das Schiff auf der Reise nach Bourdeaux daselbst eingelaufen war, inspicirt wurden. Es ist Grund zu vermuthen, daſs die Nachsuchung nicht auf eine oberflächliche Weise geschehen sey. Sie geschah nämlich in einem Hafen, wo eine Nachsuchung bequem angestellt werden konnte, und wurde durch Personen beschafft, die im Allgemeinen die aufrichtige

Absicht hegten, die Durchsuchungen wirksam zu machen. Die Folgerung ist hieraus, daſs die Waaren nicht von einer contrebanden Natur gewesen seyn müssen. Zum wenigsten ist es ungewiſs gelassen, und zwar ohne daſs eine Möglichkeit nachgeblieben ist, jetzt hier Gewiſsheit darüber auszumitteln. Da dies ist, so ist es ohne Nutzen zu untersuchen, was die Wirkung der Contrebande unter solchen Umständen würde gewesen seyn. Ich werde nichts weiter sagen, als daſs ich geneigt bin, zu denken, daſs das Löschen der Güter zu Bourdeaux ihre Kraft zu inficiren würde vertilgt haben. Es würde eine Extension der Infectionsregel seyn, die durch keine frühere Application justificirt würde, zu sagen, daſs, nachdem die Contrebande wirklich wieder entfernt war, ein tödtlicher Stof an den mit denselben versandten Gütern kleben geblieben wäre und dieselben der Condemnation unterwürfe, selbst nachdem die Contrebande auſser dem Bereich geschaffet worden war.

Eine andere Betrachtung wurde gleichfalls gegen diese Güter urgirt, nämlich diese, daſs, nachdem sie in Bourdeaux importirt und von da wieder exportirt wurden, dies für eine wirkliche Exportation aus diesem Hafen erachtet, und folglich sie legaliter auf dieselbe Weise müſsten behandelt werden (diese mögte

auch seyn wie sie wollte) wie die Waaren, die zuerst in Bourdeaux wären an Bord gebracht worden. Ich bin geneigt zu denken, daſs dieses eine zu strenge Anwendung derjenigen Grundsätze seyn würde, die vielmehr einen Theil der Finanzgesetze dieses Landes ausmachen, (ein System von Gesetzen, welches mit dem Völkerseerechte wenig gemein hat) und daſs diese Güter als solche betrachtet werden müssen, die von Hamburg, dem ursprünglichen Hafen ihrer Verschiffung kamen, und frühere Entscheidungen haben es vollkommen festgesetzt, daſs ein directer Handel von einem neutralen Lande nach einem französischen Etablissement offen sey. Ich decretire daher die Restitution derjenigen Waaren, von denen es erhellen wird, daſs sie neutrales Eigenthum sind.

Was die bloſse Frage des Eigenthums betrifft, die sich sowohl auf alle Waaren wie auf das Schiff beziehet, so sehe ich keinen Grund über dieselbe einen gesetzlichen Zweifel zu hegen. Indem ich diese Gegenstände als neutrales Eigenthum betrachte, so werde ich mich jetzt zu der hauptsächlichen Frage in dieser Sache wenden, nämlich zu dieser: ob neutrales in einem directen Handel zwischen dem Feinde und seinen Colonien engagirtes Eigenthum, von diesem Gerichte als confiscable erachtet wird? und zwar erst in Hinsicht der Waaren.

Beim Ausbruch eines Krieges haben die Neutralen das Recht ihren gewöhnlichen Handel fortzuführen, mit Ausnahme des Handels nach blockirten Plätzen und mit Contrebande, (in beiden Fällen ist ihr Eigenthum confiscable) wobey sie sich zugleich der Unannehmlichkeit aussetzen, daſs ihre Schiffe der Durchsuchung und Visitation unterworfen erachtet werden, in welchen Fällen sie indeſs zu Fracht und Kosten berechtigt sind. Ich denke nicht zu behaupten, daſs neutrales Eigenthum nicht durch die Zufälle des Krieges mannigfaltig verwickelt und gefährdet werde. Der Natur menschlicher Verhältnisse zu Folge, ist es beinahe unmöglich, daſs Unbequemlichkeiten dieser Art allemal vermieden werden können. Einige Neutrale werden sich ungerechter Weise engagiren, die Waaren der Feinde zu neutralisiren, und andere werden unverschuldeter Weise in Verdacht kommen dieses zu thun. Diese Unbequemlichkeit wird mehr als hinlänglich durch die Ausbreitung ihres Handels überwogen. Der Handel der Kriegführenden wird gewöhnlich in einigen Graden unterbrochen und fällt in eben den Graden in den Schooſs der Neutralen. Indeſs, ohne Rücksicht auf den einen oder den andern Umstand, ist die Regel diese, daſs der Neutrale das Recht hat, in Kriegszeiten seinen gewöhnlichen Handel in

der Ausdehnung dessen nur sein gewöhnlicher Handel fähig ist, fortzubetreiben. Ganz verschieden ist der Fall eines Handels, den der Neutrale nie besessen hat, welchen er durch keinen Rechtstitel, der aus einer Usance oder Gewohnheit in Friedenszeitent entspringt besitzet, und den er im Kriege auch auf keine andere Weise als durch den Erfolg des einen Kriegführenden gegen den andern erwerben kann, und zwar nur allein durch den Erfolg desjenigen Kriegführenden, gegen den er nachmals eben diesen Erwerbtitel gelten machen will, und ich nehme an, daſs im Allgemeinen gesprochen, der Colonialhandel von dieser Art sey.

Was ist nämlich der Colonialhandel im Allgemeinen gesprochen? Er ist ein Handel der ganz gewöhnlich zum ausschlieſslichen Nutzen des Mutterlandes, dem die Colonie angehört, verschlossen ist, und dies aus einer zwiefachen Rücksicht — Erstlich, um für den Verbrauch der einheimischen Producte einen Markt zu haben, und zweitens, um dem Mutterlande die speciellen Erzeugnisse der Colonie zu verschaffen. Für diese beiden Endzwecke hat die Politik im Allgemeinen die, Ländern in Europa angehörigen Colonien bestimmt. Im Allgemeinen gesprochen hat die Colonie für andere Länder keine Existenz; allein es ist

möglich, dafs indirecte und auf entfernte Weise solche Colonien auf den Handel anderer Länder Einflufs haben können. Die Manufacturen von Deutschland mögen ihren Weg nach Jamaica und Guadaloupe finden und der Zucker von Jamaica oder Guadaloupe in die innern Theile von Deutschland. Allein was die daraus entspringende directe Communication, oder den directen Vortheil betrifft, so sind Guadaloupe und Jamaica für Deutschland eben so unwesentlich, als wenn sie im Monde lägen. Denn was Handelsverhältnisse betrifft, so sind sie nicht in demselben Planeten. Wenn sie zerstört würden, so könnte auf der Handels-Charte von Hamburg keine Lücke dadurch entstehen. Wenn Guadaloupe durch den Ausbruch von Feindseligkeiten bey dem Anfange eines Krieges in die See versenkt werden könnte; so würde dies für Frankreich ein eben so schrecklicher Verlust seyn, als der von Jamaica für England wäre, wenn es durch eine ähnliche Gewalt zerstört würde. Allein solche Begebenheiten würden in die Jahrbücher anderer Länder nur als für jene völlig gleichgültige Neuigkeiten aufgenommen werden.

Was sind die respectiven Rechte der Kriegführenden und der Neutralen bey Unterbrechungen durch Kriege in Betreff solcher Plätze? Die Kriegführenden

haben ein nicht zu bezweifelndes Recht, solche Plätze oder irgend ein anderes feindliches Eigenthum in Besitz zu nehmen. Dies ist ihr unbestrittenes Recht und wenn einer derselben ein entschiedenes Uebergewicht zur See besitzet; so hat er die gewissen Mittel in Händen ein solches Recht auszuführen. Diese Colonien hängen, als Colonien betrachtet, von auswärtiger Zufuhr ab. Wenn sie keine Zufuhr erlangen und nicht vertheidiget werden können; so müssen sie natürlich den Kriegführenden zufallen, und wenn der Kriegführende sich entschliefst, die in seiner Gewalt befindlichen Mittel zu einem solchen Endzweck anzuwenden, welches Recht hat eine dritter vollkommen neutraler Mann die Ausführung derselben aufzuhalten und zu verhindern? Kein Interesse, welches er wirklich hat, wird dadurch gefährdet. Er kann kein Recht haben, zu seinem eigenen Gebrauch die wohlthätigen Folgen einer blofsen Handlung der Kriegführenden anzuwenden und zu sagen: „Wahr ist es, ihr habt „durch die Gewalt der Waffen solche Plätze aus dem „exclusiv Besitz der Feinde gezwungen; allein ich „will die wohlthätigen Folgen dieser Eroberung ein„erndten und will durch die Theilnahme an den „wohlthätigen Folgen, den beabsichtigten Erfolg da„von verhindern. Ihr habt zwar in der That und

„durch gesetzliche Mittel den Feind aus dem aus-
„schliefslichen Besitz gesetzet, welchen er gegen die
„ganze Welt behauptet hat und den wir nie anzu-
„tasten uns herausgenommen haben würden; allein
„wir wollen uns ins Mittel legen, um die gänzliche
„Uebergabe durch die Oeffnung dieser Colonie, welche
„blofs durch die Uebermacht eurer Waffen veranlasset
„ist, zu verhindern. Zufuhr soll ihnen doch zuge-
„sandt und ihre Producte doch exportirt werden. Ihr
„habt auf eine gesetzliche Weise das Monopol zerstö-
„ret, allein davon sollt ihr nicht den Nutzen erndten.
„Wir bestehen darauf, die Früchte eurer Siege mit
„euch zu theilen und euer Blut und eure Schätze sind
„nicht für eigenes Interesse darauf gegangen, sondern
„für das gemeinschaftliche Beste aller Andern."

Zu Folge dieser Gründe kann man nicht ableugnen, dafs die Neutralen ein Recht haben, sich in einen Handel einzudrängen, welcher immer einförmig für sie verschlossen gewesen ist, und der jetzt blofs durch den Druck des Krieges offen ist; denn wenn der Feind unter einem gänzlichen Unvermögen seine Colonien mit Zufuhr zu versehen und die Producte derselben zu exportiren affectiret, sie den Neutralen zu öffnen; so ist es nicht sein freier Wille, sondern die Noth die ihn zwinget sein System zu ändern. Diese

Veränderung ist die directe und nicht zu vermeidende Folge des Zwanges, den der Krieg herbeyführet. Sie ist nicht eine Maaſsregel französischer Einsichten, sondern brittischer Uebermacht.

Aus diesen und anderen Gründen, die ich gegenwärtig nicht aufzählen werde, erfolgte in einer sehr frühen Periode eine Instruction um die Communication der Neutralen mit den feindlichen Colonien zu verhindern. Man beabsichtigte, wie ich vermuthe, sie auf demselben Fuſs vollziehen zu lassen, auf welchem dieses Verbot in dem Kriege von 1756 gesetzlich war erzwungen worden, in einer Periode von der [illegible] Richter Blackstone sagte, daſs die von dem Appellations-Gerichte abgegebenen Entscheidungen in Sachen des Völkerrechtes von jedem Staate in Europa geschätzet und vollzogen wurden.

Bey näherer Untersuchung ergab sich, daſs eine begünstigte Nation, die Americaner, durch Special-Conventionen in Friedenszeiten Erlaubniſs gehabt hatte, mit den französischen Colonien einen sehr limitirten Handel zu betreiben, und die Gerechtigkeit erforderte, daſs man darauf besondere Rücksicht zu nehmen hatte. Allein keine Gerechtigkeit fordert es von uns, daſs wir diese Rücksicht weiter als die Nothwendigkeit des vorliegenden Falles es erforderte, aus-

zudehnen hätten, was weiter geht, als diese, das gewährt das jus strictum nie, dies ist bloſs ein Gegenstand der Relaxationen und der Concessionen.

Verschiedene Grade von Relaxationen sind in verschiedenen zu verschiedenen Zeiten während der Existenz des Krieges emanirten Instructionen ausgedrückt worden. Man hat es zugestandsn, daſs keine Relaxation so weit gegangen sey, den Neutralen einen directen Handel zwischen dem Mutterlande des Feindes und dessen Colonien zu auctorisiren; weil ein solcher Handel nicht ohne die völlige Aufgebung des Princips admittirt werden könnte. Durch eine solche Erlaubniſs für Neutrale würde das Mutterland mit einigen erhöheten Ausgaben den directen Absatz in den Colonien und die directe Importation seiner Producte wieder erlangen. Es würde sich wie vorher der Abgaben von der Aus- und Einfuhr erfreuen, und dieselbe Leichtigkeit des Absatzes und der Zufuhr, und derselbe Grad der öffentlichen Bequemlichkeit würde mit weniger Abnahme Statt finden. Selbst unter der Voraussetzung, daſs dieser Handel mit Rechtschaffenheit betrieben wird (welches man indeſs schwerlich unter allen Lockungen und Gelegenheiten, den die directe Verbindung veranlassen würde, hoffen kann)

hat man doch Grund zu glauben, daſs das alte Monopol im Wesentlichen ohne die Hülfe exclusiver Prohibitionen wieder aufwachen werde. Die Kraft der seit sehr langer Zeit begründeten Connectionen und des alten Handelsganges würde auf eine bedeutende Weise lange Zeit dem Mutterlande den alten exclusiven Handel mit den Colonien zusichern; obgleich die Communication legaler Weise den Kaufleuten anderer Länder offen seyn könnte.

Man hat viele Argumente aus Gründen der Handelsanalogie hergenommen — Dieser Handel, sagt man, ist erlaubt — jeder Handel ist nicht nachtheiliger. Warum soll er nicht als gleich erlaubt angesehen werden? Die einleuchtendste Antwort darauf ist, daſs der Text der Instructionen die wahre Regel für dieses Gericht ist. Man hält dafür, daſs dasjenige, welches nicht ausdrücklich darin erlaubt worden, verboten sey. Aus diesem einfachen Grunde, weil der Colonialhandel im Allgemeinen verboten ist, und weil dasjenige, welches nicht specialiter relaxirt ist, in dem Zustande des Verbotenseyns verbleibt. Das Aeuſserste, welches man behaupten könnte, würde seyn, daſs ein Handel, der genau ejusdem generis et gradus ist, zu der Begünstigung des Erlaubtseyns berechtiget wäre; allein die Relaxation kann durch an-

dere Deutungen nicht extendiret werden, vorzüglich in einem Falle, wo die Auctorität stuffenweise bey der Relaxation verfahren hat. Wo die Auctorität in kurzen Nüancen distinguirt und dabey sich verweilet hat, da haben die Individuen kein Recht auf ihre eigene Privat-Speculation, daſs die Regierung auch hätte weiter gehen können, weiter zu gehen.

Man hat angeführt, daſs, da die Neutralen die französischen Waaren nach ihren eigenen Ländern verführen und von da directe in die französischen Colonien importiren dürften, warum sie dieselben nicht geradezu von Frankreich aus dahin verführen dürften, da dieselbe Wirkung erzielet würde? Man kann darauf antworten, daſs dies mehr den allgemeinen Rechten der Neutralen conform geschehe, und weniger dienlich für den speciellen Nutzen der Feinde sey. Wenn ein Hamburger Kaufmann französische Waaren in sein eigenes Land importirt (welches er selten thun wird, wenn er gleiche Manufacturen in seinem eigenen Lande hat, welches er indeſs auf allen Fall seinen Rechten nach unbezweifelt thun darf) und sie nachmals nach den französischen Colonien wieder exportirt, welches er nicht in ihrem originalen französischen Character thut, sondern als Waaren die durch Importation dem National-Vorrath seines eigenen

Landes einverleibt worden sind; so kommen sie nach den Colonien mit allen Unbequemlichkeiten, die eine vermehrte Verzögerung und Vertheurung nach sich ziehet. Eben so, wenn die Waaren der Colonien nach Hamburg und nachmals nach Frankreich importiret werden, so kommen dieselben nach dem Mutterlande unter einem verhältnifsmäfsigen Nachtheil; kurz die Regel benachtheilet die Zufuhr an beiden Enden, und wenn daher irgend eine Rücksicht auf einen Vortheil, Einflufs auf die Entscheidung eines kriegführenden Landes bey der Erzwingung des Rechtes, welches es der Theorie nach besitzet, in den Handel nach den Colonien sich zu mischen, haben darf — so ist es in dieser Gestalt des Handels, dafs Rücksichten dieser Art ihre hauptsächlichsten und kräftigsten Wirkungen haben.

Ein Argument, welches mehr von einer legalen Natur ist, wie alle die anderen, die aus dem Capitel der Handelspolitik abgeleitet waren, ist dies, dafs in dem Handelssystem jedes Landes im Kriege und wegen des Krieges Veränderungen gemacht werden, vermöge welcher die Neutralen zu verschiedenen Arten des Handels, von denen sie gewöhnlich ausgeschlossen sind, admittirt und eingeladen werden, und wenn dem so ist, so hat kein kriegführendes Land das

Recht, Neutrale dafür zur Rechenschaft zu ziehen, dafs sie in Folge von Veränderungen einer gleichen Art, die aus gleichen Gründen durch die Handelspolitik des Feindes veranstaltet sind, verfahren. Und sicherlich, wenn dieser Satz ohne irgend eine Limitation behauptet werden könnte: dafs, wie die Veränderung auch beschaffen sey, die während eines Krieges und in Rücksicht auf den Kriegsstand gemacht werde, man sich dadurch in Hinsicht aller Veränderungen, zu welchen die Noth den Feind treiben kann, verbinde; so ist der ganze Colonialhandel der Feinde legalisiret und die Instructionen, die auch nur gegen irgend einen Theil desselben gerichtet werden, sind auf gleiche Weise ungerecht und impertinent. Man kann nicht läugnen, dafs nicht selbst in der Handelspolitik dieses Landes einige Veränderungen gefunden werden könnten, obgleich einige derjenigen, welche angeführt wurden, nicht genau von dieser Art sind. Das Oeffnen von Freihäfen ist nicht gerade eine Maafsregel, die aus den Heischungen des Krieges entsteht; es ist häufig eine Friedensmaafsregel in dem Colonialsystem jedes Landes. Es giebt andere die mehr directe aus den Bedürfnissen des Krieges entstehen. — Die Zulassung von Fremden sowohl in den Handelsdienst als in den Militairdienst dieses Landes — die den

Schiffen ertheilte Erlaubnifs, Waaren, die nicht die Erzeugnisse, Producte und Manufacturen ihres Landes sind zu importiren, und andere Relaxationen von der Navigationsacte und von andern darauf begründeten Anordnungen. Es ist wahr, diese treten im Kriege ein, und entstehen aus dem Kriegsstande, allein sie entstehen nicht aus der Uebermacht der feindlichen Kräfte oder aus irgend einer daraus entspringenden Nothwendigkeit, und ich nehme an, dafs dies die wahre Fundation des Princips ist. Es ist nicht jede Convenienz oder jede Nothwendigkeit, die aus dem Kriegsstande entsteht, sondern diejenige Nothwendigkeit, welche aus der Unmöglichkeit entsteht, auf eine andere Weise dem Druck der Noth zu widerstehen, der durch die Hand eines übermächtigen Feindes verhänget ist, von der man zulassen kann, dafs sie eine solche Wirkung producire. So läfst z. B. im Kriege jedes Land im Allgemeinen Fremde zu seinem Dienste zu — jedes Land erhält vermittelst der neutralen Schiffe diejenigen Producte der feindlichen Länder, welche es weder durch die feindliche Navigation noch durch seine eigene möglicher Weise erhalten kann. Dies sind gewöhnliche Maafsregeln, zu welchen man im Kriege, er mag glücklich oder unglücklich seyn, seine Zuflucht nimmt. Sie entstehen, es ist

wahr, aus einem Kriegszustande; allein sie sind gänzlich unabhängig von den Begebenheiten desselben, und haben daher keinen gemeinschaftlichen Ursprung mit diesen erzwungenen Relaxationen des Colonialmonopols; dieses sind Handlungen aus Noth, Signale von Niederlagen und Unterdrückungen; sie sind nicht besser als partielle Uebergaben an die Macht des Feindes, in der Absicht, einer totalen Besitzentsetzung vorzubeugen. Ich übergehe andere Bemerkungen, die urgirt wurden und die von Gewicht sind; es ist hinreichend, daſs die Veränderungen, auf die man hingedeutet hat, auf Gründen von sehr zu distinguirender Natur beruhen.

Bey einer allgemeinen Ansicht des Falles, in so ferne er die von Bourdeaux versandten Güter betrifft, bin ich der Meinung, daſs sie der Confiscation unterworfen sind. Ich weiſs nicht, daſs irgend eine Entscheidung über diesen Gegenstand erlassen ist; allein bis ich besser durch die Entscheidung eines höheren Tribunals unterrichtet bin, werde ich dafür halten, daſs ich weder durch allgemeine, auf diesen Handel anwendbare Gesetzprincipien, noch durch die Instructionen des Königes auctorisirt bin, Güter frey zugeben, die, obgleich sie neutral sind, auf einer directen Reise zwischen dem Mutterlande des Feindes

und dessen Colonien verschiffet wurden. Ich sehe keine günstige Distinction zwischen einer Hinreise und einer Retour-Reise. Ich nehme an, dafs die Absichten der Instructionen auf gleiche Weise auf beide Arten von Communicationen anwendbar sind; obgleich die Retourreise die einzige ist, deren specialiter erwähnt wird.

Die einzige Bedenklichkeit betrifft das Schiff. Es gehört demselben Eigenthümer zu, und wenn die Güter gehöriger Weise als Contrebande erachtet werden könnten, so würde es aus dieser Hinsicht der Confiscation unterworfen seyn; denn in dem Falle von wahrer Contrebande ist es die unzweideutige Regel. Ich bin geneigt eine günstigere Regel in diesem Falle zu appliciren. Es ist ein Fall, bey welchem der Neutrale leichter die Ausdehnung seiner eigenen Rechte verkannt haben kann; es ist ein Fall, der nicht ganz simple ist, und in welchem er ohne Kenntnifs früherer Entscheidungen über diesen Gegenstand engagirt war. Das Schiff kam im Anfange der Reise von Hamburg. Es wurde nicht für diesen besondern Endzweck aufgegriffen, sondern es sollte überhaupt im Allgemeinen zum Handel des Rheders angewandt werden. Indem ich auf diese Umstände Rücksicht nehme, werde ich nicht weiter gehen als den Verlust

von Fracht und Kosten zu erkennen, unter Restitution des Schiffes.

Die Ladung, die in Bourdeaux eingenommen war, wurde condemnirt. Das Schiff wurde restituirt, aber ohne Fracht.

An demselben Tage wurde in dem Falle der Rose, Capitain Young, erkannt.

Dies war ein Fall, wo ein Americanisches Schiff mit einer assortirten Ladung von Amsterdam nach Guadaloupe ging und von Americanischen Kaufleuten reclamirt wurde — In Rücksicht auf diesen Fall mufs man eingestehen, sagte der Richter, dafs er sich blofs von dem Vorhergehenden in diesem Umstande unterscheidet, dafs es eine Reise von einem Feinde nach der Colonie des ihm alliirten Feindes ist. Ich bin der Meinung, dafs dies keine solide Distinction bildet. In Folge des Grundsatzes, den ich zur Basis angenommen habe, glaube ich, würde es unmöglich seyn, die Gesetzesregel, ohne sie in dieser Ausdehnung zu appliciren, behaupten zu können.

Die Entscheidung war wie die Vorhergende.

Die Frage, welche Importation für eine wahre Importation zu achten sey, kam am ausführlichsten im folgenden Falle vor.

Das Schiff Polly, Capitain Lasky, *) wurde auf einer Reise von Marble Head nach Bilbao den 16ten October 1799 mit einer Ladung von Fischen, Zucker und Cacao genommen. Das Schiff wurde freigegeben. Was die Ladung betraf, so wurde von Seiten der Captoren gesagt, daſs es ein Fall für ferneren Beweis wäre, maſsen es aus der Deposition des Steuermanns erhelle, daſs der Zucker und Cacao von der Havannah nach America wären gebracht worden, und daſs er von da ferner nach Spanien versandt würde, woraus der Verdacht von Spanischem Interesse nothwendig entstehen müſste, daſs selbst auf den Fall, wenn es wirklich Americanisches Eigenthum wäre, eine Rechtsfrage entstehen würde: ob ein solcher Handel nicht als ein directer Handel zwischen der Colonie und dem Mutterlande anzusehen sey? Ferner führte man noch an, daſs der Steuermann ausgesagt: daſs der Capitain ihm geäuſsert, er habe einige Papiere zerstöhret, welches den Reclamanten als eine Selbstfolge die Erforderlichkeit eines ferneren Beweises auflegen würde.

Von Seiten der Reclamanten wurde gesagt, daſs der Hauptheil der Ladung in gesalzenen Fischen für den Spanischen Markt bestände, wovon es unum-

*) Robinson Vol. II. Pag. 361.

gänglich nothwendig sey, daſs er freigelassen werden müsse, damit solche noch vor den Fasten in Spanien ankommen könnten. Daſs es nicht in der Macht des Reclamanten sey, die Ladung gegen Bürgschaft zu sich zu nehmen, indem er sich dem ferneren Beweise unterwerfe, da der Correspondent des Eigenthümers in diesem Lande sich geweigert habe, die Ladung auf Bürgschaft zu nehmen. Man urgirte es daher, daſs der Fall nach den Original-Beweisthümern, von denen man sagte, daſs sie vollkommen genügend und hinreichend wären, um eine unmittelbare Restitution zu erlangen, mögte vorgenommen werden.

In Betreff der wieder verschifften Güter wurde gesagt, daſs sie nur in einer kleinen Quantität Cacao beständen, daſs der Zucker ein Theil einer ganzen Ladung wäre, welchen dieses Schiff auf einer früheren Reise von Havannah nach Marblehead gebracht hätte. Was die Unterdrückung von Papieren betreffe, wovon der Steuermann spreche, so sey die Natur dieser Papiere zweifelhaft, und dieses sey die Handlung eines Wahnsinnigen gewesen, der sich nachher selbst das Leben genommen habe.

Der fernere Beweis wurde indeſs in Hinsicht der Unterdrückung der Papiere dennoch erkannt.

Den 29sten April 1800 kam die Sache zufolge des ferneren Beweises zur Verhandlung.

Der Königs-Advocat und Arnold sagten für die Captoren:

„Wie diese Sache zum erstenmal vorkam, behauptete man, daſs möglicher Weise kein fernerer Beweis gefordert werden könnte. Allein jetzt scheint es, daſs die Partheien selbst die Schwierigkeit ihrer Sache eingesehen, und würklich des ferneren Beweises wegen früher nach America geschrieben haben, ehe das Gericht ihn anbefohlen hat. Die Transaction, welche jetzt aus dem ferneren Beweise hervorgeht, veranlaſst eine Untersuchung über das Eigenthum. Es erhellt, daſs der angebliche Ankauf in Havannah theils durch Wechsel, die aus Bilbao von Gardoqui auf Havannah, und theils durch Wechsel, die in Havannah von dem Ankäufer auf sein Haus in Spanien trassirt sind, beschaffet worden ist. Daſs ein Theil der Ladung, der Zucker, das Product von Havannah, durch dasselbe Schiff im Juny 1799 nach America geführt worden ist, und daselbst nach einigen Reparaturen an dem Schiffe, nach Spanien bestimmt, wieder verladen wurde. Daſs der Cacao auch ursprünglich aus einem Spanischen Etablissement, la Guaira, gebracht, und von einem andern americanischen Schooner, der ursprünglich nach Europa bestimmt war, und zu Marblehead lag, wieder übergenommen worden ist. Indem man

annimmt, dafs dies ein Handel zwischen den Colonien und dem Mutterlande sey, so ist diese Art der Communication natürlich und leicht zu begreifen; allein wenn man dieselbe als die Begründung einer Acquisition dieses Eigenthums von Seiten gewisser Personen in America annimmt, so ist es ganz anders und sehr unwahrscheinlich. Man hat gesagt, dafs die Eigenthümer diese Wechsel für einige in Spanien verkaufte Ladungen erhalten hätten; allein es ist beinahe nicht glaublich, dafs sie Wechsel dieser Art sollten genommen haben, trassirt auf Personen in einer Colonie, die nicht zu allen Zeiten für den fremden Handel offen ist! Das Uebrige ist von ähnlicher Beschaffenheit. Die Instructionen für den Capitain auf dieser Reise sind diese „nach Bilbao zu segeln und wenn er daselbst keinen finden würde, der ihr Geschäft besser verrichten könnte, sich an Gardoqui et Co: zu wenden" woraus es deutlich ist, dafs diese tief in die ganze Transaction verwickelt sind.

Es ist gleichfalls die Contocurrant, welche Herr Gardoqui an Hooper in America geschickt hat, producirt, in welcher er, Hooper, für zwey Wechsel auf Havannah zu 5 pCt. auf die Wechsel, für seine, Gardoqui's, Remessen in vier Wechsel auf die Havannah zu 5 pCt. und für seine Accepten von Wechseln auf

ihn aus Havannah trassirt, debitiret. Allein nachmals creditirt er Herrn Hooper 12 pCt. auf zwey Wechsel auf die Havannah, wahrscheinlich für das Neutralisiren der Ladung. Er creditirt Hooper gleichfalls für die vorige Ladung durch Capitain Lasky, so dafs diese ganze Unternehmung für Gefahr von Gardoqui et Co: unternommen zu seyn scheint. In einem Affidavit vom 17ten März von Herrn Asa Hooper, einem Manne, der von einer entfernten Erinnerung des Geschäfts spricht, und der überhaupt mit dem Geschäfte nicht in Verbindung steht, wird gesagt „dafs er benachrichtiget wurde, dafs zur Zeit, da diese Transaction vor sich ging, die Zölle wären bezahlt und die Güter gelandet worden; allein davon ist keine Spur in den Beweisen, weder in dem Affidavit des Herrn R. Hooper, des Reclamanten und seiner Söhne, noch erhellt es, dafs diese Waaren für den americanischen Markt importirt wurden. Sie kamen von einer spanischen Colonie und wurden gelandet, während das Schiff unter Reparatur war, um die Reise nach dem Mutterlande der Colonie durch das Atlandische Meer zu vollführen. Indem man alle diese Umstände zusammen nimmt, den Mangel an Beweisen, die Unterdrückung von Papieren, die aufserordentliche Natur der Wechsel — so hat man jeden Grund zu glauben,

dafs diese Ladung nicht das bona fide Eigenthum der Reclamanten in America sey. Allein vorausgesetzt, dafs es ihr Eigenthum wäre; so würde es unter das Princip sortiren, welches in Hinsicht des Handels zwischen den Colonien und dem Mutterlande applicirt worden ist. Es würde das Täuschendste seyn, was man in der Welt vorbringen könnte, wenn der Handel, von dem man sagt, er dürfe nicht directe geführt werden, durch die blofse Verschiffung über America legalisirt und erlaubt werden würde. In dem Falle der Mary, Capitain Star, welches ein Handel ähnlicher Art zwischen Suriname und Holland war, wurde beides, Schiff und Ladung condemnirt.

Das Gericht fragte hierauf:

Behauptet man, dafs ein Americaner keine Artikel dieser Art kaufen und sie bona fide für seine eigene Rechnung in America importiren und nachmals wieder exportiren dürfe?

Man antwortete, Nein; dies würde nicht behauptet, allein die Wahrheit und Realität der Importation für seine eigene Rechnung wäre der Punct worauf es ankäme, dafs alle Umstände in dem Falle auf eine Verbindung mit Spanien hindeuteten, und dafs kein Beweis über die Bezahlung der Abgaben in America wäre producirt worden, noch dafs die Transaction

im Ganzen auf eine Weise betrieben worden sey, dafs man sie für eine bona fide Importation für den americanischen Markt halten könnte!

Das Gericht äufserte: Uns scheint es, dafs dies der wesentliche Punct ist und dafs derselbe so hervorraget, dafs es beinahe unnütz ist, die anderen Thatsachen zu untersuchen, bis dieser Punct bestimmt ist, und dafs es besser wäre man verschöbe die ganze Untersuchung so lange, bis über diesen Gegenstand fernere Belehrung könnte producirt werden.

Für die Reclamanten war Laurence. Er sagte: Das Gericht würde es vielleicht nicht für nothwendig erachten, dieses in dem gegenwärtigen Falle zu einer Präliminairfrage zu machen, wenn es die Natur dieser Ladung und die Umstände, die derselben folgen, in Erwägung ziehet. Der hauptsächlichste Theil der Ladung besteht in Fischen, zu dem Belauf von 1800 Quintals, über welche keine Quaestion in Hinsicht der Legalität des Handels entstanden ist. Was den Rest, der in Zucker und Cacao besteht, betrifft — so macht der Zucker nur eine kleine Parthey aus, die nur eingenommen ist, um die Ladung complet zu machen, und der Cacao ist bestimmt unter der Hand des Controleurs zu Marblehead als in America importirt notificirt und als in seinem Protocoll, unter dem

17ten Aug. 1799 aufgeführet. Dasselbe Certificat bezeuget, dafs die Zucker auf der Zollstube im Januar 1799 angegeben sind, und Herr Asa Hooper beeidiget, dafs er mehrere Abtheilungen davon in dem Packraume des Reclamanten, Herrn R. Hooper sahe, und dafs er nicht anders wüfste, als dafs sie alle Zoll bezahlt hätten. Wenn auch die Eigenthümer nicht vollkommen und genügende Auskunft über die Thatsachen gegeben haben, so hoffet man, dafs das Gericht es nicht für unbillig halten wird, dafs in Hinsicht dieser Artikel geringere Beweisthümer zugelassen werden, da die Zucker einen so kleinen Theil der Ladung ausmachen, und was den Einwurf in Hinsicht des Eigenthums der Ladung oder eines vorzüglichen Theils derselben ausmacht — so ist ein Umstand beinahe allein hinreichend ihn zu widerlegen, nämlich der, dafs das Schiff einen Kaperbrief gegen Frankreich hatte. Es ist nicht glaublich, dafs der spanische Eigner ein solches Vehicle für den Transport seines Eigenthums würde erwählet haben, da dieser Umstand allein das Ganze, zu Folge der französischen Gesetze, der Condemnation würde unterworfen haben.

U r t h e i l.

Sir W. Scott — Dies ist der Fall eines americanischen Schiffes, genommen auf einer Reise von Mar-

blehead nach Spanien, mit einer Ladung von gemischter Beschaffenheit, bestehend in Fischen, Zucker und Cacao. Das Schiff ist freigegeben, daher ist die einzige Frage, welche ich zu erwägen habe, in Betreff des Eigenthums der Ladung und der Legalität der Reise. Bey der vorigen Verhandlung erhellte es, daſs es ein Fall für fernern Beweis sey, da es die Producte einer spanischen Colonie waren, die auf einer Reise nach dem alten Spanien genommen wurden, und da der Capitain einige der Papiere entzogen und sich selbst das Leben genommen hatte, ehe sein Verhör konnte gehalten werden. Es würde daher sehr ins Wilde gesprochen seyn, wenn man nicht zugestehen wollte, daſs dies ein Fall für fernern Beweis sey. Ich imputire es indeſs nicht den Partheien als etwas Mangelhaftes an ihrer Sache, daſs sie um fernern Beweis schrieben, ehe solcher vom Gerichte gefordert wurde. Sie mögen gedacht haben, daſs einige Schwierigkeit entstehen könnte und es war daher eine bloſse Maaſsregel der Klugheit zum fernern Beweis vorbereitet zu seyn. Ich bin daher nicht geneigt irgend eine ungünstige Folgerung daraus für den Reclamanten zu ziehen. Ich habe jetzt über die Hinlänglichkeit des fernern Beweises zu entscheiden und über die Stärke der verschiedenen Einwürfe die dagegen gemacht sind.

Was die Fische betrifft; so denke ich, daſs nichts vorhanden ist, diesen Theil der Ladung zu afficiren. Es ist ein Handel in dem America stark mit den südlichen Ländern in Europa verkehret. Der ganze Verdacht nud Zweifel beruhet auf dem übrigen Theile der Ladung, dem Zucker und Cacao. Fürs Erste nun erhellt es aus der Attestation des Herrn Hooper und gleichfalls aus den von seinen beiden Söhnen und einem anderen Herrn daselbst, Namens Asa Hooper, daſs dieses Schiff zuvor eine Reise nach Bilbao gemacht und die Bezahlung für seine Ladung in Wechseln auf die Havannah angenommen hat. Man hat eingewandt, daſs dieses eine auſserordentliche Bezahlungsweise sey, und sie würde es auch wirklich für einen Mann seyn, der vorher in keiner Art Connexion mit Havannah gestanden hätte, weil er sie durch Verdiscontiren oder auf eine andere unvortheilhafte Art hätte veräuſsern müssen. Allein es erhellt aus Herrn Hoopers Attestation, daſs er gewohnt gewesen sey, mit Spanien und mit Havannah einen Handel zu treiben, daher glaubt er, daſs es mit keiner Unbequemlichkeit für ihn würde verknüpfet seyn. Andere Theile der Ladung wurden, wie man sagt, mit Wechseln von Gardoqui auf Havannah trassirt, bezahlt; eine Zahlungsart die nicht sehr natürlich ist. Indeſs

wenn Herr Hooper sehr in Correspondence mit diesem Hause war (und es erhellt aus der Contocurrant und Correspondence in Betreff der andern Ladungen, daſs er es war) so sehe ich nicht, daſs dies etwas mehr als eine gegenseitige Accommodation ist, die bey einer aufrichtigen Transaction dieser Art hätte eintreten können. Indem ich ihn daher für eine Person halte, die mit Gardoqui in Connexion gewesen ist, so finde ich nichts Allarmirendes in dieser Bezahlungsart, welches ich gefunden haben würde, wenn der Reclamant nicht eine Person gewesen wäre, die vorher mit ihm in Handels-Verbindungen gestanden hätte, und bey der Voraussetzung, daſs Herr Gardoqui sein Correspondent war, ist nichts Extravagantes überall darin, daſs er ihn zu seinem Consignenten in Europa machte. Dieser Umstand ist gegen die Wahrheit des Reclams urgiret, allein bey der Consideration, die ich angegeben habe, sehe ich nicht, daſs er wesentlich zu seinem Nachtheile ausschlägt, und da ich diesen Umstand mit den vorigen Beweisen und den Attestationen des Reclamanten übereinkommen sahe; so glaube ich, daſs keine Ursache vorhanden ist, zu bezweifeln, daſs die Ladung nicht das Eigenthum des Herrn Hooper sey.

Dann bleibt bloſs die Rechtsfrage übrig, die aufge-

worfen worden ist: ob dieses nämlich nicht ein Handel sey, der unter das Princip sortire, welches in Hinsicht der Interposition der Neutralen in den Colonial-Handel der Feinde, aufgestellt worden ist? In Hinsicht desselben hat man gesagt, daſs, da es den Americanern nicht erlaubt sey, den Handel directe zu führen, es auch nicht erlaubt seyn könnte, ihn durch Umwege zu führen. Ein Americaner hat unbezweifelt das Recht die spanischen Colonialproducte zu seinem eigenen Gebrauche zu importiren, und nachdem sie bona fide in sein eigenes Land importirt sind, wird es ihm freistehen, sie zum allgemeinen Handel von Europa wieder zu exportiren. Sehr verschieden würde dieser Fall von den holländischen Fällen seyn, in welchen ein Original-Contract vom Anfange an executirt wurde, und wo die Schiffe eine specielle Permission erhalten hatten, von Holland nach Surinam zu gehen, und von da mit einer Ladung von Colonialproducten zurückzukehren. Es ist meine Sache nicht zu bestimmen, welches der allgemeine Probierstein für eine bona fide Importation sey. Man hat behauptet, daſs es nicht genug sey, daſs die Abgaben bezahlt und die Güter gelandet worden wären. Wenn man nicht zu diesen Criterion sich hinwenden dürfte; so ist es mir unmöglich etwas anders als den Probierstein anzuge-

ben, und ich bin stark geneigt dafür zu halten, daſs es hinreichend seyn müſste, wenn die Güter gelandet und die Abgaben bezahlt worden wären.

Wenn es erhellt, daſs die Waaren eine Zeitlang gelöschet und in einem Waarenlager gelagert gewesen sind, so däucht mir, gewähret dieses eine starke Präsumption auf dieser Seite, und dieser Umstand bindet die andere Parthey durch einen Beweis zu zeigen, daſs dies bloſs zum Schein und hinterlistiger Weise geschehen sey. Ich glaube man hat Gründe anzunehmen, daſs der Zucker ein Theil einer Ladung gewesen sey, von dem man angegeben, daſs solcher in diesem Schiffe von einer spanischen Colonie gebracht worden, und, wenn dem so ist, so ist selbst die Distribution dieser Ladung eine Art von Beweis, daſs solche nicht mit der Intention gekauft worden sey, um sie weiter zu schicken. Allein ich habe überdies positive Beweise in Herrn Asa Hoopers Affidavit, der beschwört: „daſs die Abgaben dafür wären bezahlt worden." Die einzige Schwierigkeit, welche noch bleibt, betrifft den Cacao. Es ist von einem Zeugen ausgesagt, allein nur von einem Zeugen, daſs er vom Bord eines anderen Schiffes übergenommen, und erst zehn Tage vorher in America wäre eingebracht worden. Obgleich über diesen kleinen Theil der Ladung sich einige

Schwierigkeiten erheben, so kann ich sie doch im Ganzen nicht dergestalt von Gewicht halten, um den Fall noch einmal des fernern Beweises wegen in Betreff der Thatsachen, der neulichen Einfuhr und des Uebernehmens aus einem anderen Schiffe, oder in Betreff der Transferirung auf den gegenwärtigen Eigenthümer, oder um zu untersuchen, ob die Waare wieder exportirt sey, ohne daſs vorher die Einfuhr-Zölle dafür entrichtet gewesen sind, wieder über das Atlantische Meer zu schicken.

Wenn diese Waaren einen groſsen Theil der Ladung ausgemacht hätten; so könnte ich es für billig gehalten haben über diese Puncte, welche nicht mit hinlänglicher Gewiſsheit dargethan sind, um darauf eine legale Conclusion zu begründen, einige fernere Auskunft zu verlangen. Es erhellt indeſs aus dem Certificat des Controleurs, daſs die Waaren beim Zoll angegeben und importirt worden, und ich glaube, daſs diese Worte hinreichend sind, die billigen Forderungen des Gerichtes zu befriedigen.

Der Königs-Advocat bat: daſs den Kaptoren ihre Kosten mögten zugestanden werden.

Laurence erwiderte darauf: daſs die Kaptoren die Ladung wesentlich dadurch deteriorirt hätten, daſs sie darauf bestanden, dieselbe solle gelöschet werden,

obgleich man ihnen gesagt hatte, dafs es unnöthig und der fernere Beweis angekommen sey, dafs die Ladung dem Eigenthümer des Schiffes zugehöre und dafs sie am Bord des Schiffes wie in einem Packraume verbleiben könne; dafs das in Hinsicht des Ausladens erlassene Decret bey dem Befehl des fernern Beweises blofs etwas Formelles sey, allein nicht nothwendiger Weise bey einer Sache dieser Art executirt werden dürfe; dafs der Reclamant, anstatt in die Kosten verurtheilet zu werden, für die Deterioration, welche die Ladung erlitten hatte, müsse indemnisirt werden.

Das Gericht fragte: Machten sie gegen das Decret Einwürfe?

Antwort. Es wurde wie gewöhnlich von dem Surrogaten des Gerichtes abgegeben.

Der Königs-Advocat replicirte: dafs, wenn dieses Decret vernachläfsigt wäre, der Kaptor in die Liegetage hätte condemnirt werden können; dafs die Kaptoren sich kein Mifsverhalten hätten zu Schulden kommen lassen; dafs das Decret in gewöhnlicher Form ohne Opposition abgegeben wurde, und dafs, sobald von Seiten der Reclamanten gegen das Ausladen Einwürfe gemacht wären, die Kaptoren davon abgestanden hätten; dafs das Ausladen in diesem Falle durchaus nicht wäre unnöthig gewesen, weil sogar

zwey Lichter mit verdorbenen Fischen, die am Bord verfault wären, hätten herausgenommen werden müssen.

Das Gericht sagte: — Wir sehen nichts was die Kaptoren mit Misverhalten afficiret. Als das Schiff eingebracht wurde weigerte der Reclamant sich, die Restitution des Schiffes ohne die Ladung anzunehmen, indem er behauptete, daſs es nicht ein Fall für ferneren Beweis sey. Das Gericht entschied, es sey ein Fall für ferneren Beweis und es erhellt nicht, daſs nach dem Befehl für die Kaptoren irgend eine Communication erfolgte, um sie von dem Auslöschen abzuhalten. Dies Decret, in Betreff des Ausladens erging als eine Selbstfolge, und sie befolgten die Vollziehung desselben bis von Seiten der Reclamanten eine Intimation erfolgte und bey der ersten Intimation hielten die Kaptoren ein. Ich kann den Kaptoren keinen Tadel imputiren und ich werde ihnen zugestehen, dasjenige was ich ihnen zuzustehen beabsichtigte ehe dieser Einwurf gemacht wurde, nämlich die Kosten in Betreff des ferneren Beweises.

Die Minerva, Capitain Andaulle *).

Dies war der Fall eines americanischen von den

*) Robinson Vol. III. Pag. 229.

Franzosen auf einer Reise von Laguaira, einem spanischen Etablissement, nach Corunna, genommenen Schiffes, welches nachmals durch brittische Kreuzer, als die Kaptoren es nach einem französischen Hafen bringen wollten, wieder genommen wurde. Schiff und Ladung wurden für eine und dieselbe Person reclamirt.

Von Seiten der Kaptoren behauptete der Königsadvocat:

Daſs in Folge der Auctorität des Immanuel die Ladung condemnirt werden müſste; daſs in den Fällen, betreffend the Mary, Capitain Star, und the little Mary, die Lords of Appeal die Schiffe gleichfalls, die auf eine ähnliche Weise von den Colonien nach dem Mutterlande bestimmt gewesen wären, condemnirt hätten.

Von Seiten der Reclamanten sagte Laurence:

Das in dem Falle des Immanuel aufgestellte Princip ist durch keine Entscheidung eines höheren Gerichtes agnoscirt worden. Wenn man auch annimmt, daſs es als ein Präjudicat in diesem Gerichte conclusiv sey; so rechtfertigen die Umstände des gegenwärtigen Falles die Anwendung desselben nicht. Die Reise ist abgeändert und zur Zeit der Kaptur konnte man nicht behaupten, daſs diese Ladung in Folge ihrer Destina-

tion nach dem Mutterlande oder in Continuation irgend einer illegalen Intention verschiffet wurde. In anderen Fällen, worin eine Deviation eintrat — namentlich in dem Falle der Imina, Capitain Baumann — gewährte das Gericht den Reclamanten die wohlthätigen Folgen dieses Facti — Was das Schiff betrifft; so ist kein Grund gegen dasselbe zur Condemnation vorhanden. In den Fällen des Immanuel und der Rose, Capitain Young, wurde das Schiff freigegeben. Die Fälle, die als von den Lords entschieden, allegirt wurden, sind von einer andern Art. Es sind Fälle von americanischen Schiffen, die in Holland befrachtet wurden, um unter einem Engagement und mit einem speciellen Paſs der holländischen Regierung von Holland nach den Colonien und von da zurück nach Holland zu gehen — welches veranlaſste, daſs sie als holländische Schiffe erachtet wurden.

Entscheidung.

Sir William Scott sagte: Ich bin der Meinung, daſs dieser Fall durch die Natur der ursprünglichen Reise zu bestimmen ist. Wenn die Destination bloſs durch eine vis major, welcher die Parthey nicht widerstehen konnte, verändert wurde; so kann ich dies eben so wenig für eine Erlöschung der ursprünglichen Illegali-

tät ansehen, als wenn die Veränderung des Courses durch die temporaire Gewalt der Elemente wäre veranlafst worden. In beiden Fällen mufs die originelle Bestimmung in Betracht gezogen werden, da man präsumiren mufs, dafs das Schiff derselben, so bald nur eine Gelegenheit sich darbieten würde, zu folgen suchte. Man hat auf den Fall der Imina, Capitain Baumann, hingedeutet, bey welchem das Gericht einer Parthey die volle Wohlthat einer von dem Capitain, da er im Verfolg seiner Reise die Nachricht erhielt, dafs Amsterdam in dem Zustande einer Blockade sey, freiwillig veranstalteten Coursveränderung zugestand. Hier wurde es nicht für unbillig gehalten, der Handlung des Capitains, den Cours zu verändern, eine günstige Wirkung zu ertheilen. Man nahm an, dafs das Schiff auf einer Reise genommen wurde, die zu Folge der Intention desjenigen, dessen Sorge es anvertraut war, nicht länger nach dem feindlichen Lande hingerichtet war. Das Gericht zeigte sich darin sehr günstig, dafs es annahm die Eigner der Ladung würden diese Deviation approbirt haben. Allein es würde viel weiter gehen heifsen, wenn man sagen wollte, dafs dieser Act einer fremden Nothwendigkeit, welcher sich Schiff und Ladung temporairer Weise zu unterwerfen gezwungen waren, jedoch nicht

länger als sie dazu genöthiget waren dies zu thun, als eine totale Discontinuität und Aufgabe der Reise von Seiten der Eigenthümer erachten werden müſste. Schiff und Ladung würden, ihrer eigenen Discretion überlassen, die Reise verfolgt haben, und müssen daher dem Gesetze nach als dieselbe continuirend erachtet werden, obgleich in Facto durch die gebieterische Nothwendigkeit des Augenblicks sie auf einer andern Reise begriffen waren.

Allein, selbst wenn man den Eignern die Wohlthat der Deviation zugestehen wollte, zu der sie durch die höhere Gewalt einer Parthey gezwungen waren, die mit ihnen in keinem Privatverhältnisse stand; so würde durch diese Deviation, da sie auf einen französischen Hafen zuging, eine Reise von einer feindlichen Colonie nach dem Mutterlande des alliirten Feindes entstehen — welche, wie ich zuvor festgesetzt habe, in Hinsicht der Ladung unvermeidbare Folgen hat.

Was das Schiff betrifft, so wünschte ich, daſs von einem höheren Gerichte ein Fall der Art wäre entschieden worden. Die allegirten Fälle sind solche, bey denen mehr aggravirende Umstände eintraten. Es waren Fälle einer erdichteten Destination, und von Umständen einer engeren und mehr incorporirten Adoption in dem feindlichen Handel begleitet.

Man hat gesagt, daſs das Princip in Folge dessen der Handel mit den feindlichen Colonien verboten ist, auf gleiche Weise auf Schiff und Ladung anwendbar sey und daſs die Strafe daher gleich seyn müsse. — — Es ist unmöglich dies zu läugnen. Es giebt indeſs andere Fälle, bey denen in Praxis die Strafe härter auf die delinquirende Ladung als auf das delinquirende Schiff fällt, obgleich es schwer ist, die Grade der Strafbarkeit verschieden zu finden. In Fällen von Contrebanden ist die Beleidigung, die Ladung zu verführen, ihrer Natur nach eben so groſs, als die Beleidigung sie zu versenden. Dennoch ist in gewöhnlichen Fällen eine Relaxation zu Gunsten des Schiffes da eingetreten, wo die Ladung nicht das Eigenthum des Rheders ist. Hier gehören Schiff und Ladung derselben Person zu, und da die Beleidigung auf gleiche Weise Statt gefunden hat; so würde es unmöglich seyn in dem Princip einige Distinction zu finden, warum dieselbe Strafe nicht auf beide fallen sollte. Allein da diese ganze Materie einiger Veränderlichkeit in der Praxis unterworfen gewesen ist; so bin ich geneigt die Sache in meliorem partem zu nehmen und vorzüglich auf die Auctorität der Rebecca und einiger anderen früheren von meinem Vorgänger entschiede-

nen Fälle Rücksicht nehmen. Ich werde das Schiff freigeben allein ohne Fracht und Kosten.

Den 11ten August 1801. — In einem späteren Falle, das Schiff die Anna Dorothea *) betreffend, welches auf einer Reise von Cajenne nach Bourdeaux genommen war, wurden gegen das Schiff dieselben Einwürfe gemacht. Auf der anderen Seite bezog man sich auf die Auctorität des Falles der Minerva.

Der Richter sagte: Bis über diesen Punct durch ein höheres Gericht eine Bestimmung erlassen ist, werde ich es nicht auf mich nehmen die Praxis zu variiren, die bis jetzt geherrschet hat, obgleich mir dieselbe in Hinsicht der Correctheit nicht genüget.

Dasselbe Decret. Das Schiff freigegeben ohne Fracht.

In dem Falle betreffend das Schiff, der junge Thomas **), welches von Amsterdam nach Suriname ging, entschieden die Lords im November 1801:

The Court of Appeal hält dafür, dafs die Illegalität eben so stark auf das Schiff als auf die Ladung hafte, und thut den Ausspruch, dafs das Schiff der Condemnation unterworfen ist in Betreff des illegalen Handels

*) Robinson Vol. III. Pag. 233.

**) Loco citato.

zwischen dem feindlichen Mutterlande und den Colonien derselben.

Die Grundsätze des Krieges von 1756, oder wie wir ihn zu nennen pflegen, des siebenjährigen Krieges, worauf man in dem letzten Kriege sich immer berufen hat, waren nicht so strenge über den in vorstehender Entscheidung über das Schiff Polly zur Sprache kommenden Punct, wie in derselben festgesetzt ist.

Das holländische Schiff Tyd nahm im May 1758 zu St. Eustatius eine aus Zucker und Indigo und anderen französischen Colonialwaaren bestehende Ladung an Bord. Es erhielt dieselben theils vom Ufer, theils aus Barken. Den 18ten Juny desselben Jahres versegelte es auf Holland, wurde aber den 27sten Juny von einem englischen Kaper genommen und nach Portsmouth aufgebracht — Im October 1758 wurden die Reclamanten aufgefordert specificirt anzugeben, welche Güter vom Ufer in St. Eustatius, und welche aus den Barken wären an Bord genommen worden. Von einer Gerichtssitzung zur andern wurden diese Citationen bis zum Februar 1759 wiederholt, an welchem Tage in contumaciam per Interlocutum dahin gegen die Reclamanten erkannt wurde: daſs, da sie die Specification nicht aufgegeben hätten, die Güter für französische Waaren erachtet werden sollten. Es wurde

an die Lords of Appeal appellirt. Allein, da viele Sachen früher vorgekommen seyn würden, da der Preis sehr hoch war und da die Ladung zum Theil in verderblichen Waaren bestand, so verglich sich der Gevollmächtigte der Ladungsinteressenten mit dem Kaptor dahin, ihm Liv. 800 Sterling und seine Kosten zu geben, nnd erhielt dagegen die Ladung wieder. Die Entscheidung wurde demnach durch Consens rescindirt und um dem Kaptor verglichenermaſsen die Kosten zu kommen zu lassen, wurde durch Consens decretirt, daſs hinreichende Ursachen zur Wegnahme vorhanden gewesen, daſs aber die Ladung zurückzugeben sey. Das Schiff versegelte darauf nach Amsterdam.

Es war in London versichert und die Assecuradeure weigerten sich, die aufgemachte Havarie zu bezahlen. Lord Mansfield, jener berühmte Rechtsgelehrte, von dem ein Engländer sagte: daſs er die Principien der Handelsjurisprudenz in England auf die unerschütterliche Basis der Vernunft und des natürlichen Rechtes begründete, und der diese Grundsätze auf eine Weise bey Abgebung seiner richterlichen Meinung aus einander setzte und commentirte, daſs seine Zuhörer über die Kraft und die Ausdehnung des menschlichen Geistes sich in Bewunderung verlohren, — sagte

bey der Entscheidung des darüber entstandenen Processes:

Die erste Frage ist: ob dies eine gerechte Kaptur war? Beide Entscheidungen sind nicht mehr pars Actorum, da sie aufgegeben und durch Consens annullirt wurden. Die Kaptur war gewiſs ungerecht. Der Vorwand war, daſs ein Theil der Laduug in St. Eustatius aus Barken war an Bord genommen worden, von denen man supponirte, daſs sie von den französischen Inseln kämen und nicht unmittelbar am Ufer wären beladen worden. Es ist jetzt eine von den Lords of Appeal abgemachte Sache (a settled point), daſs dies dasselbe sey, als wenn sie an der holländischen Küste geladen und darauf nachmals an Bord gebracht wären, in welchem Falle kein Vorwand zur Anhaltung vorhanden seyn würde. Es ist die Regel, daſs, wenn ein neutrales Schiff nach einer französischen Colonie mit allen Privilegien eines französischen Schiffes handelt, und auf die Weise adoptirt und naturalisirt ist; so muſs es für ein französisches Schiff erachtet werden, und ist der Gefahr ausgesetzt genommen zu werden. Dies ist aber nicht zu befürchten, wenn es bloſs französische Producte am Bord hat, ohne sie in einem französischen Colonialhafen eingenommen zu haben — denn sie können von Neutralen gekauft seyn.

Die zweite Frage ist: ob die Ladungsinteressenten bona fide und aufrichtig verfahren haben, so wie Menschen für sich selbst und vernünftiger Weise handeln, um auf die Art die aus dem Compromifs erwachsenden Kosten zu einem von den Assecuradeuren zu tragenden Verlust zu machen. Der Befehl der Admiralität, eine Specification beizubringen, war illegal gegen das Seerecht, und gegen die Parlamentsacten, welche blofs das Seerecht expliciren, weil, wenn die Reclamanten auch die Specification eingegeben hätten, dies nach der von mir oben angegebenen Regel von keinen Folgen hätte seyn können.

Die Kaptoren waren indefs im Besitze der Entscheidung, obgleich im Besitze einer ungerechten Entscheidung, und ein Appellationsgericht erkennet nicht bey einem Reformatorio Schadensersatz und Kosten, welche nach der ursprünglichen Sentenz veranlafst sind, oder thut es selten, weil solche aus dem Fehler des Richters und nicht der Partheien erwachsen. Unter allen diesen Umständen handelten die Ladungsinteressenten weise, ein Compromis anzubieten. Die Ladung war Liv. 12000 Sterling werth. Die Appellation war gewagt, der Verzug gewifs. Der holländische Deputirte in England negociirte den Vergleich, die Commerzkammer in Amsterdam ratificirte ihn, und

hielt ihn für billig. Würde die ganze Sentenz gänzlich annullirt geworden seyn; so müfsten dennoch die Kosten für die Ladungsinteressenten sehr schwer gewesen seyn. Ich halte die Assecuradeure zu dieser Havarie verbindlich, welcher man sich unterzog, um einen totalen Verlust zu vermeiden.

Dieser Meinung zu Folge fiel die Entscheidung der Jury *) aus:

Da die Assecuranzgerichte in London jetzt angefangen haben, die Entscheidungen der höheren englischen Prisengerichte als ausgemachte Wahrheiten anzusehen, so ist, zumal bey der Form der englischen Condemnationsacten, sehr zu befürchten, dafs die Principien der englischen Prisengerichte über den Colonialhandel in Zukunft auch in den englischen Assecuranzgerichten zu Normen der Entscheidungen werden angenommen werden.

Was den Punct betrifft, dafs den Neutralen der Handel von neutralen Ländern aus nach feindlichen Colonien und von feindlichen Colonien nach neutralen Ländern zurück erlaubt ist, so ist derselbe auch auf einen Fall angewandt worden, wo der Neutrale von einem feindlichen Mutterlande aus mit einem im

*) Park Pag. 68.

feindlichen Lande gekauften, daselbst zu dieser Reise ausgerüsteten Schiffe nach der Küste von Guinea mit einer Ladung versegelte, die zum Theil in Kriegs-Contrebanden, welche indeſs unumgänglich nothwendig zum Sclavenhandel waren, bestand, längs derselben sogar eine feindliche Niederlassung besuchte, hierauf aber in dänisch Acra aufs Neue ausclarirte, und sodann nach einer feindlichen Colonie in einem anderen Welttheile ging und von da mit einer in feindlichen Colonial-Producten bestehenden Ladung, die ihm eigenthümlich zugehörte, nach dem Hafen seiner Heimath ausclarirte, und nach dieser Bestimmung versegelte.

Dieses ist namentlich in dem Falle des dänischen Schiffes Vrouw Margaretha, Capitain Jacob Marcussen, geschehen.

Dieses Schiff wurde von einem Altonaer in Amsterdam für 12000 Gulden gekauft. Es wurde mit Neutralen bemannt, und ging als dänisches Eigenthum mit dänischen Papieren nach der Küste von Africa. Es ankerte daselbst um Neger zu kaufen bey la Hoe, nachmals bey d'Elmira, einer holländischen Niederlassung, und zuletzt bey Christiansburg, dem dänischen Fort in Acra. Bey der holländischen Niederlassung hatte der Cargadeur aber die Vorsicht keinen

Sclaven am Lande zu kaufen, sondern die Sclavenhändler kamen bey ihm an Bord, und machten ihre Geschäfte daselbst ab. Von da versegelte es nach Suriname, nahm daselbst eine Ladung Colonialproducte ein, und verliefs diese Colonie mit einer Bestimmung auf Altona; wurde aber bey der Mündung des Suriname-Flusses den 18ten May 1797 von dem englischen Kaper Experiment, Capitain Charles Potter, genommen, und nach Martinique aufgebracht, woselbst Schiff und Ladung, angeblich für holländisches Eigenthum gehalten, condemnirt wurden. Der Cargadeur am Bord, Vater des Eigners und Reclamant für ihn in seiner Eigenschaft als Cargadeur, veranlafste eine Appellation an die Lords of Appeal. Er gab sich unsägliche Mühe um die Sache zu beschleunigen, und hat, um seine Landsleute, und überhaupt um die Neutralen das Verdienst, dafs er alles versuchte, um den Schneckengang der englischen Justiz in Prisenappellationssachen zu beschleunigen.

Aller seiner Sollicitation ungeachtet wurde erst den 19ten Febr. 1800 das erste wesentliche Decret in seiner Sache von den Lords abgegeben, welches folgendermafsen lautet:

„Die Lords sprechen, nachdem sie die Beweise „verlesen und über dieselben die Advocaten und Pro-

„curatoren von beiden Partheien gehört haben, zu „Gunsten der Appellation per Interlocutum, cassiren „das Urtheil von dem appellirt ist, und behalten in „dieser Instanz die Hauptsache, admittiren in Hin- „sicht derselben den Reclam für Schiff und Ladung, „befehlen aber, daſs fernerer Beweis über das Eigen- „thum des besagten Schiffes und der Ladung und „über die Bestimmung desselben beyzubringen sey, „und befehlen dem Reclamanten auf seinen Eid, alle „von den General-Staaten für die gegenwärtige Reise „erhaltene Passierscheine oder Erlaubnisse beyzu- „bringen."

Das zweite Decret von dem folgenden 18ten August besagt:

„Die Lords befehlen den Kaptoren, auf ihren Eid „die Verkaufrechnungen einzubringen und das Netto „Provenu, und weisen sie an, in der nächsten Ge- „richtssitzung die Entscheidung der Lords über die „Admission des von den Reclamanten eingebrachten „ferneren Beweises zu vernehmen."

Hierauf wurde ferner in Cockspit Whitehall, Sonnabends den 20sten December 1800, von den Lords, indem Sir W. P. Arden, Sir W. Scott und Lord Henley gegenwärtig waren, ein drittes Decret erlassen.

Sir W. P. Arden sagte bey Abgebung desselben:

„Wir haben in Folge der ferneren Beweise den „Fall überlegt; wir haben dem Kaptor eine Frist ver- „liehen, damit Papiere mit der Flotte, die man „erwartete, ankommen mögten. Sie sind nicht an- „gelangt und wir haben jetzt den Fall nach den vor „uns liegenden Beweisthümern zu entscheiden."

„Für mich selbst kann ich nur sagen, daſs, wenn „man eingesteht, daſs dieser Handel bona fide ge- „schahe, der Mann auch befugt war, nach Amster- „dam zu gehen und für seine eigene Rechnung von „da eine Reise anzutreten. Die einzige Frage ist „demnach: ob hinreichende Beweisthümer dafür vor- „handen sind? Ich bekenne es, daſs es mir schlech- „terdings unmöglich scheint, daſs die Correspon- „dence, welche ad acta liegt, falsch und geschmiedet „seyn sollte. Ich denke, keine Indüstrie und Erfind- „samkeit konnte eine solche Correspondence ge- „schmiedet haben, und, wenn sie hätte mit Erfolg „angefochten werden können — da die Kaptoren ihrer „Seits es nicht an vorlauter Weisheit und Erfindsam- „keit haben fehlen lassen — so würde es von ihnen „geschehen seyn. Allein der Versuch ist ihnen mis- „lungen. Da dies der Fall ist, so bleibt nichts übrig „als das Eigenthum zurück zu geben."

„Es ist ein sehr unglücklicher Fall *). Es ist mir „sehr leid, dafs in der unteren Instanz eine solche „Sentenz abgegeben worden ist. Wenn man auch „ferneren Beweis würde erkannt haben; so würde „nun das Netto provenu in den Händen des Recla-„manten seyn. Da dies nicht der Fall gewesen ist; „so hat dem zu Folge der Reclamant durch den Un-„terschied zwischen dem taxirten Werthe und dem „Facturenbelaufe einen grofsen Verlust gehabt."

„Dann ist die Frage, ob der Kaptor zu tadeln „sey?"

„Obgleich ich zur Genüge überzeugt bin, dafs „dies ein bona fide Reclam ist — so war doch ur-„sprünglich hinreichender Grund für den Kaptor zur „Aufbringung des Schiffes vorhanden, da es ein hol-„ländisch gebauetes Schiff war und da es von einem „holländischen Hafen nach einem andern versegelte; „daher würde es nicht redlich verfahren heifsen, den „Kaptor in irgend eine Strafe zu condemniren. Dann „ist die Frage, welches die unpartheiische Regel für „die Restitution in diesem Falle sey?"

„Ich bin der Meinung, dafs Restitution erfolgen

*) Das Schiff ging auf der Reise von Martinique nach England im Besitz der Kaptoren zu Grunde.

„ muſs, und es würde zu viel seyn zu Folge des Fac-
„ turenbelaufes restituiren zu lassen. Demnach ist die
„ Regel für die Restitution diese, daſs dieselbe zu
„ Folge des taxirten Werthes mit Zinsen von der Zeit
„ der Taxation an erfolgen muſs."

Das Decret lautet wie folget:

„ Die Lords erklären nach reiflicher Ueberlegung,
„ daſs der fernere Beweis hinreichend sey, und daſs
„ Schiff und Ladung dem Reclamanten eigenthümlich
„ angehöret haben, und decretiren per Interlocutum
„ daſs Schiff und Ladung zurückzugeben oder der
„ Werth davon an den Reclamanten zu bezahlen sey,
„ und decretiren, daſs die Summe in der Registratur
„ zu deponiren sey, damit der taxirte Werth von
„ Schiff und Ladung an den Reclamanten oder seinen
„ gesetzlichen Gevollmächtigten könne ausbezahlt wer-
„ den zum Nutzen des Rheders und Eigners davon,
„ zusammt den Zinsen auf diese Summe von der Zeit
„ des Urtheils in der untern Instanz an bis zur Zeit
„ der Bezahlung der Summe an die Registratur."

Auf die fernere Verhandlung in dieser Sache werde ich in dem zweiten Theil dieses Werks zurückkommen.

Was den Fall betrifft, wo ein neutrales Schiff an einen Neutralen eines andern Landes zu einer Reise

von oder nach Colonien eines Kriegführenden verfrachtet ist; so sagt Sir William Scott in der Entscheidung über den Fall der Rosalie und Betty, Capitain Gebhardt, im Anfange derselben Folgendes darüber:

„Dies ist der Fall eines preufsischen Schiffes, und „einer, angeblich für Hamburger Rechnung eingenommenen, auf einer Reise von Isle de France angeblich nach Hamburg bestimmten Ladung, und die „Quästion ist bey diesem Falle nach meiner Einsicht „eine Quästion in Betreff des Eigenthums. Denn ich „bin der Meinung, dafs keine Quästion über die Legalität des Handels entstehen kann, da die Ladung, „welche nach dem Hafen des Eigenthümers derselben „bestimmt ist, zu einer günstigen Auslegung des „Cabinetsbefehls berechtiget ist, welcher den Handel „neutraler Schiffe von den feindlichen Colonien nach „ihren eigenen Häfen erlaubt. Bis ich besser unterrichtet bin, werde ich dafür halten, dafs das Recht „sich in einen solchen Handel engagiren zu dürfen, „durch den Umstand von Seiten eines neutralen Kaufmanns nicht vitiirt sey, dafs die Ladung am Bord „eines neutralen Schiffes aus einem andern Lande „verladen wurde und nach dem Hafen des Reclamanten bestimmt war. Ich habe mir Zeit genommen „diesen Fall zu überlegen, weil es ein Fall von

„von grofsem Werthe ist, der von den Advocaten „mit vielem Fleifse verhandelt wurde und weil, wie „ich höre, andere Fälle von einer ähnlichen Natur „vorhanden sind, die wahrscheinlich vor dieses Ge„richt kommen werden, und weil dadurch gewifs „Zeit erspart werden wird, wenn das Gericht seine „Meinung darüber abgiebt, welches die Wirkung bey „ähnlichen Beweisen und ähnlichen Umständen in „anderen Fällen seyn wird." *)

Das in Lübeck gebauete dänische Schiff John, Capitain Martin Friederich Scheer, war von Amsterdam in Fracht nach Suriname 1796 versegelt. Es nahm daselbst eine Ladung für neutrale Rechnung auf Hamburg und Altona ein, und clarirte von Suriname auf Altona aus, wohin es bona fide bestimmt war. Ein englischer Kaper nahm es und brachte es nach Martinique auf, woselbst Schiff und Ladung unter dem Vorwande, „dafs selbige holländisch wären, condemnirt wurden. Die Sache kam den 14ten May 1801 vor den Lords of Appeal zur Verhandlung.

Die beiden bey dem Appellationsprozefs für den Kaptor und den Reclamanten angestellten Advocaten stellten über die Rationes decidendi folgenden Attest aus:

*) Robinson Vol. II. Part. II. Pag. 341.

„Wir Unterzeichneten, John Nicholl, Ritter, „Doctor der Rechte, Sr. Majestät General-Advocat „und F. Laurence, gleichfalls Doctor der Rechte, „einer der in dem besagten Gerichte practisirenden „Advocaten und Professor des Civilrechtes auf der „Universität Oxford, certificiren hiemit: daſs wir, „respective Anwälde, für den Appellanten und den „Appellaten, in der obgedachten Sache und am letzt- „verwichenen 14ten May gegenwärtig gewesen sind, „als die Lords die Condemnation, von welcher ap- „pellirt war, confirmirten, und decretirten, daſs „solche an die andere Instanz remittirt werden sollte, „und daſs es uns erhellte, daſs Ihro Herrlichkeiten „nicht entschieden: ob das besagte Schiff John und „die besagten 30000 Pfund Caffe, so wie reclamirt, „das Eigenthum von N. N. wären, oder es nicht „wären, sondern daſs, da das besagte Schiff von Am- „sterdam nach Suriname gegangen war, Ihro Herr- „lichkeiten dafür hielten, daſs man präsumiren „könnte, daſs die Reise nach Amsterdam hätte zu- „rückgehen sollen, und daſs das Eigenthum daher in „einem illegalen Handel engagirt, und der Strafe der „Condemnation unterworfen wäre; und wir certifici- „ren ferner, daſs es nicht der Gebrauch in dem be- „sagten Gerichte sey, in seinen Protocollen die speci-

„ fischen Gründe der Sentenzen, welche die Lords in „ Appellationsfällen abgeben, zu inseriren. Des Ur- „ kunde unsre Handschriften. Doctor Commons die- „ ses 29sten Juny 1801."

J. Nicholl.
(Unterzeichnet)
F. Laurence.

Ein anderes, demselben Rheder zugehöriges Schiff, Speculation genannt, Capitain Jan Roeloffs, ging 1796 von Altona nach Suriname, und kam von da, theils für eigene Rechnung, theils mit Frachtgütern beladen, auf Altona zurück, als es gleichfalls nach Martinique aufgebracht und daselbst 1797 condemnirt wurde. Bey der Verhandlung vor den Lords of Appeal den 3ten July 1801 bemüheten sich die Advocaten des Kaptors die Lage dieses Schiffes mit derjenigen des Schiffes John, Capitain Martin Friederich Scheer, als völlig gleich darzustellen.

Der Königsadvocat, der dem Reclamanten bedient war, erwiederte aber darauf:

Dies ist ein americanisch gebauetes Schiff, welches im Jahre 1795 an den jetzigen Reclamanten verkauft wurde. In seinem Besitze machte es eine Reise von Altona nach Suriname und von da zurück auf Altona. Auf der Rückreise wurde es genommen und nach Deal aufgebracht, allein die Kaptoren wurden damals

überzeugt, daſs es ein dänisches Schiff sey, und lieſsen es segeln. Auf der gegenwärtigen Reise versegelte es wieder aus dem Hafen von Altona, welcher Umstand durchaus von dem Falle des John's, Capitain Scheer, verschieden ist, da dasselbe aus dem Hafen von Amsterdam versegelte, und obgleich ein starker Beweis vorhanden war zu zeigen, daſs die Destination zurück auf Altona sey, so war doch ein mächtigerer Eindruck auf Ew. Herrlichkeiten durch den Umstand, daſs das Schiff von Amsterdam versegelt war, vorhanden, als wenn dasselbe nach Amsterdam hätte zurück gehen wollen; allein in dem gegenwärtigen Falle fing die Reise von Altona an.

Die Lords gaben an dem besagten 3ten July folgende Entscheidung ab:

„Die Lords erkennen für die Appellation, und „cassiren das Urtheil der unteren Instanz, behalten „die Sache in der gegenwärtigen Instanz und admitti„ren den Reclam für Schiff, Ladung und Pacotille. „Sie thun den Ausspruch, daſs selbige den Reclaman„ten zugehören und decretiren, daſs diese Gegen„stände zurückgegeben, oder der Werth davon an „den Reclamanten bezahlt werden soll, und befehlen „den Kaptoren die Verkaufs-Rechnungen und das

„Netto provenu auf ihren Eid innerhalb einer monat-
„lichen Frist einzubringen."

Herr Robinson giebt in einem Appendix zu dem ersten Theil des 4ten Bandes seines Werks, der im Frühjahre 1803 die Presse verlassen hat, eine Uebersicht der Hauptpuncte dieser wichtigen Materie. In derselben sagt er:

Seitdem die Folgen des Colonialsystems eine so vorzügliche Quelle des Reichthums und des Glückes der Seestaaten abgegeben haben, ist es die allgemeine Regel (scilicet Englands) in Beziehung auf Prisenfälle dieser Art gewesen, dafs, da die Grundmaxime des Handels in Friedenszeiten in einem Monopol des Mutterstaates besteht, es in Kriegszeiten für neutrale Staaten nicht competent sey, aus speciellen Freigebungen und aus temporairen, durch den Krieg erzeugten Relaxationen, sich diesen Handel anzumafsen, und dafs dieser Handel nicht zu den Privilegien und zu der Protection berechtige, die aus einem neutralen Character hervorgehen. In Betreff dieser Regel sind indefs von Zeit zu Zeit einige Relaxationen eingetreten. Die vorgefallenen Discussionen haben sich mehr auf die Ausdehnung und die legalen Wirkungen dieser Relaxationen, als auf die Existenz und Schicklichkeit des allgemeinen Princips bezogen.

Er sagt ferner: Der in dem Schiffe Rose, Capitain Young, aufgestellte Grundsatz wurde auch durch eine Entscheidung der Lords den 26sten Nov. 1801 auf einen Handel zwischen einer feindlichen Niederlassung und der Colonie eines anderen Feindes ausgedehnt. Diese Entscheidung betraf das americanische Schiff, the new Adventure, das mit einer Ladung Sclaven für americanische Rechnung auf einer Reise von der französischen Niederlassung Goree nach der Havannah bestimmt, genommen wurde. Man condemnirte Schiff und Ladung. Dies thaten die Lords gleichfalls in Betreff des Schiffes Oxolm den 11ten März 1802.

Eine der vorzüglichsten Entscheidungen über diese Materie wurde im Appellationsgerichte in dem Falle des Schiffes Wilhelmina, Capitain Otto, den 26sten Nov. 1801 abgegeben.

Dies war ein dänisches Schiff, welches im July 1798 auf einer Reise von la Guayra nach Livorno mit einer Ladung von Colonialproducten für Bremer Rechnung bestimmt, genommen war. In der Discussion über diesen Fall kamen beinahe alle die Hauptargumente vor, welche sich auf die allgemeine Quästion beziehen.

Auf Seiten der Reclamanten hehauptete man, dafs, welche Auctorität man auch den Entscheidungen des

Krieges von 1756 beilege, sie die jetzt von den Lords zu entscheidende Quästion nicht determinirten — Es wären Fälle von neutralen Schiffen gewesen, die nach französischen Colonien segelten, zuerst mit speciellen Erlaubnissen und mit Zulassungscertificaten von der französischen Regierung; wodurch sie der Gefahr auch ausgesetzt wurden, als adoptirte französische Schiffe erachtet zu werden. Obgleich während des Krieges der Gang dieser Entscheidungen fortdauerte, nachdem die speciellen schriftlichen Erlaubnisse aufgehört hatten; so geschah dies daher, weil es notorisch war, daſs zu einem solchen Handel dennoch eine specielle Erlaubniſs erforderlich sey, da der Handel der Restriction schnurstracks zuwider war, zu Folge welcher Frankreich bis jetzt alle fremde Schiffe von seinem Colonialhandel ausgeschlossen hatte. Die Regel wurde daher damals nicht so unbeschränkt angenommen, daſs sie den Handel im Allgemeinen mit den feindlichen Colonien umfaſste; sondern war bloſs auf die vorhergehende Restriction des französischen Systems beschränkt. Aus diesem Umstande geht eine wesentliche Distinction zu Gunsten dieses Falles hervor. Man hat nicht dargethan, daſs diese Restriction in dem spanischen Colonialsystem vorhanden gewesen sey. Im Gegentheil fand in dem siebenjährigen Kriege bey

derjenigen Classe von Fällen Freigebung Statt, wo von Gütern, die unmittelbar von Monte Christi kamen, erwiesen wurde, dafs sie ursprünglich aus dem spanischen Antheile von St. Domingo kämen, und hingegen diejenigen Producte, die aus diesem allgemeinen Depot kamen, von denen erwiesen ward, dafs sie ursprünglich aus französischen Colonien kämen, condemnirt wurden. Bis auf den siebenjährigen Krieg also, scheinen Neutrale nicht davon ausgeschlossen gewesen zu seyn, Producte in den spanischen Colonien in Westindien kaufen zu dürfen. Auf gleiche Weise ist bis vor dem Ausbruche der gegenwärtigen Feindseligkeiten englischen und anderen fremden Schiffen ein directer Verkehr mit den Colonien erlaubt gewesen. Die Thatsache, worauf die alte Regel beruht, fehlt daher ganz. Ein wesentlicher Unterschied zeigt sich gleichfalls in Hinsicht der Motive, zu Folge welcher die Regel festgesetzt ist. Ursprünglich wurde die Prätension, die Neutralen auszuschliefsen, gegen alle Neutrale vollzogen; wodurch es sich hoffen liefs, dafs man den Zweck, die Colonien durch Mangel an Zufuhr zur Uebergabe zu zwingen, erreichen würde. Jetzt aber, da man es den neutralen Kaufleuten zugestanden hat, Ladungen von unschädlichen Artikeln dahin zu verführen, und Producte der Colonien dafür

nach ihren eigenen Häfen zurückzunehmen — jetzt scheint die Regel, wodurch man die Neutralen blofs auf den directen Handel von ihrem Lande nach den Colonien und von da zurück beschränkt, nur willkührlich festgesetzt zu seyn, und die Politik davon ist nicht leicht einzusehen. In Hinsicht der nordischen Nationen hat man keine Furcht zu hegen nöthig, dafs sie in Hinsicht des Handels mit unserem Lande rivalisiren werden. Sie von dem Handel mit den Producten der feindlichen Colonien ausschliefsen heifst den Americanern noch mehr Vortheile zu spielen, die mit gröfserer Leichtigkeit solche erst in ihr Land importiren und sodann von da exportiren können. Diese Art des Handels gewährt dabey kein Mittel es zu entdecken, ob eine solche Exportation ein aufrichtiges Geschäft sey, wodurch eine neue Speculation in Hinsicht von Waaren ausgeführt wird, die bereits importirt und dem Nationalvermögen einverleibt sind, oder ob es ein betrügerisches Mittel sey, um die Continuität der ursprüunglichen illegalen Destination zu verheimlichen *).

*) In einer Anmerkung sagt Herr Robinson bey dieser Stelle: Die Lords condemnirten den 13ten Januar 1802 das americanische Schiff Mercury und dessen Ladung aus folgen-

Indem man daher annehmen kann, daſs das Princip der Fälle von 1756 gar nicht auf diesen Fall geht, und da derselbe frey von allen schädlichen Folgen ist, gegen welche man sich durch die Menge dieser Entscheidungen schützen wollte, entsteht die Frage: woher soll man nun das Condemnationsgesetz nehmen? In dem americanischen Kriege legte man dem Handel nach den spanischen Colonien kein Hinderniſs in den Weg. Die im Laufe dieses Krieges erlassenen In-

der Ursache: Das Schiff kam mit einer Ladung von Havannah und lief bloſs in America ein, um neue Papiere zu impetriren, ohne die Ladung zu landen und ohne Zölle zu bezahlen, und versegelte darauf nach Hamburg, auf welcher Reise es genommen wurde.

Die Sache des americanischen Schiffes Eagle, Capitain Weeks, welches von Bilbao nach der Havannah mit einer Ladung von Stangeneisen und Nägeln beladen, bestimmt war, kam den 18ten May 1802 vor den Lords zur Entscheidung. Das Schiff war in Philadelphia einer Reparatur wegen eingelaufen, die Ladung war zum Behuf der Exportation auf dem Zoll angegeben, und nachmals wieder an Bord genommen worden. — Das Gericht befahl, fernern Beweis über die Natur der Importation in America beyzubringen.

structionen enthalten keine solche Regel. In denjenigen von 1793 und 1794 wird der spanischen Colonien nicht erwähnt. Diejenigen von 1798 sind kaum wegen der Zeit auf diese Transaction anwendbar, allein auch selbst diese schreiben dem Gerichte keine Condemnationsregel vor. Sie befehlen blofs die Einbringung, indem sie dem Gerichte die Regel der Entscheidung überlassen, die aufrichtiger Weise aus dem Völkerrechte hergeleitet werden könnte. Keine Regel dieser Art ist je auf den Handel mit den spanischen Colonien angewandt worden.

Wenn man es für passend und schicklich halten sollte eine solche Regel zu etabliren; so wäre es doch billig, dafs zum wenigsten einige Bekanntmachungen vorgängig darüber erfolgten, ehe die Confiscation von schätzbarem Eigenthum in Folge derselben erzwungen würde, welches neutrale Kaufleute in einem Handel, der weder durch öffentliche Declarationen, noch durch die vorige Praxis dieses Gerichtes für illegal erklärt war, anzuwenden sich vernünftigerweise für berechtiget haben halten können.

Auf Seiten der Kaptoren sagte man:

Die Quästion bey diesem Falle ist: ob Schiff und Ladung zu einem legalen Handel angewandt waren, da das Schiff auf einer Reise von einer spanischen Co-

lonie nach einem Hafen von Europa genommen wurde, der weder in diesem Königreiche lag, noch in den Ländern wohin Schiff und Ladung gehörten? Wenn dies nicht behauptet werden kann, so wird die Strafe der Confiscation erfolgen, und dies nicht zu Folge irgend einer speciellen Instruction, sondern zu Folge des Völkerrechtes, welches, nachdem es bestimmt hat, welcher Handel in Kriegszeiten illegal ist, die Strafe gegen denselben verfügt, als eine Sanction, wodurch das Princip dieser Art von Gesetzen allein aufrecht erhalten werden kann. Wenn in Folge der Instructionen diese Quästion allein zu entscheiden wäre; so würde man einigen Grund haben zu fragen, woher die Strafe der Confiscation derivirt würde, da sie derselben nicht gedenken? Allein eine wichtige Thatsache ist es, dafs die Instructionen das Getetz nicht ausmachen, es ist wenigstens nichts characteristisches der Art darin, wenn man es auch intentirt hätte. Sie specificiren weder die Strafe, noch beschreiben sie die verschiedenen Situationen, bey welchen die Strafe der Confiscation bereits angewandt worden ist — sie enthalten nichts in Betreff des Handels nach den Colonien, der sowohl in diesem Gerichte als in dem Admiralitäts-Gerichte für confiscable erachtet worden ist. Die Instructionen sind

durch keine allgemeine Bekanntmachung an die fremden Staaten, auch selbst nicht einmal an alle unsere Kreuzer communicirt. Sie sind daher auf eine offenbare Weise mangelhaft in den wesentlichsten Eigenschaften eines Gesetzes und sind daher nur für eben so viele Declarationen über die Grade zu erachten, in welchen die Regierung dieses Landes von Zeit zu Zeit geneigt war, von dem Rechte, welches aus dem allgemeinen Princip erwächst, einen Theil zu erlassen. Auf welche bessere Auctorität kann daher dieses Gericht in dieser Hinsicht hinblicken, als auf seine Entscheidungen über eben diese Quästion, die sich in dem siebenjährigen Kriege darboten. In dieser Zeit waren keine Instructionen vorhanden, in welchen das Princip enthalten war, allein dennoch hegte das Gericht kein Bedenken zu einer Conclusion in Hinsicht der Illegalität eines solchen Handels zu kommen.

Die allgemeine Regel, daſs Neutrale in Kriegszeiten nicht gesetzmäſsiger Weise nach den Colonien der Kriegführenden handeln können, ist wirklich aus den ausgemachtesten und unbestrittensten Principien des Völkerrechtes abzuleiten. Ein Kriegführender hat das Recht, so weit der Feind interessirt ist, dem Handel seines Feindes zu schaden und ihn zu vernichten. Dieses Recht wird indeſs durch ein anderes, welches

neutrale Nationen haben, restringirt, nämlich durch das Recht ihren gewöhnlichen Handel fortzutreiben. Allein, da der Colonialhandel ein Zweig ist, von dem sie in Friedenszeiten ausgeschlossen sind, so können sie kein Unrecht dadurch erleiden, daſs man es ihnen in Kriegszeiten nicht zugesteht, sich auf denselben einzulassen. Im Gegentheil ist es ihre anerkannte Pflicht, sich desselben zu enthalten, da es ein einleuchtendes und nicht zu bezweifelndes Princip des Völkerrechtes ist, daſs Neutrale sich nicht dergestalt in Kriege einzumischen haben, um einem Kriegführenden dadurch eine offenbare Hülfe und Erleichterung von dem Drucke seines Gegners zukommen zu lassen — hostem hosti imminenti eripere. Dies ist ein anerkanntes Princip, was die innere Schicklichkeit und Zweckmäſsigkeit desselben betrifft. Die Meinungen über die besonderen Umstände, welche für nothwendig zu erachten sind, um die Anwendung desselben zu rechtfertigen, mögen auch noch so verschieden seyn. In vielen Fällen mag es wirklich schwer seyn, zu unterscheiden, welcher Handel von den Neutralen in Folge des Krieges assumirt werde, und welcher ihr gewöhnlicher Handel sey. Allein das allgemeine Princip der Restriction, worauf das Colonialsystem von Europa erbaut ist, erhebt die Quästion über diesen

Gegenstand in Hinsicht der Thatsache über alle Zweifel.

Das Monopolsystem ist so notorisch und so evident, als die Existenz der Colonien selbst. Wenn zu Folge dieses Systems die Neutralen in Friedenszeiten ohne Ungerechtigkeit und ohne Grund zu Beschwerden ihrerseits von diesem Handel ausgeschlossen werden, welchen Grund haben sie zu verlangen in Kriegszeiten in Hinsicht desselben, bloſs auf Veranlassung der gefühlten oder befürchteten Noth von den Waffen des Gegners, zugelassen zu werden?

Die Producte der Colonien sind zu einer der wichtigsten Quellen der National-Kräfte für diejenigen Völker, welche Colonien besitzen, geworden. Die Zufuhr, welche die Colonien erfordern, ist gleichfalls zu ihrer Erhaltung wesentlich geworden. Die Unterbrechung dieses Verkehrs dient sowohl dazu, diese Hülfsquellen zu zerstöhren, als auch um die Uebergabe derjenigen Besitzungen zu erzwingen, durch welche Seestaten am leichtesten zu verwunden sind. Aus diesen unterschiedenen und besonderen Characteren des Colonialhandels ist das allgemeine Princip, daſs Neutrale sich in Kriegszeiten in denselben nicht zu mischen haben, hervorgegangen.

Man hat dagegen aber gesagt, daſs Relaxationen

eingetreten sind, und daſs man deshalb nicht erwarten könne, daſs das alte System wieder ohne eine vorhergehende Declaration und Bekanntmachung würde befolgt werden. Allein die alte Regel muſs als das vornehmste Princip erachtet werden, welches durch keine Relaxation weiter ausgedehnt wird, als die Worte derselben besagen. Die Relaxation in Betreff Frankreichs während des americanischen Krieges beruhte auf dem besonderen Grunde einer angeblichen Veränderung des Systems, von dem man nachmals erfuhr, daſs es ein betrügerisches und temporaires Hülfsmittel gewesen sey *).

Was die spanischen Colonien in jedem Kriege betraf, so war Spanien kaum lange genug in den Krieg verwickelt, um den spanischen Handel in Betrachtung ziehen zu können. In dem gegenwärtigen Kriege sind Instructionen erlassen, die eine abgemessene Relaxation des Princips anordnen, in so weit als besondere

*) In einer Anmerkung zeigt Herr Robinson hier an, daſs sogleich nach dem französischen Revolutionskriege von den Spaniern der Handel nach Havannah und Louisiana für Fremde wäre wieder verboten worden. Die Wahrheit oder Unwahrheit dieser Bemerkung ist für Neutrale bey diesem Kriege äuſserst wichtig.

Gründe dies zu erheischen schienen. Da keine derselben sich so weit erstreckt, um auf einen Handel, wie der gegenwärtige ist, bezogen zu werden; so werden die Folgen davon seyn, dafs diese Transaction, die keinen Schutz von den Instructionen erhält, dem allgemeinen Princip untergeordnet bleibt und zu Folge desselben der Condemnation unterworfen ist.

Die Entscheidung der Lords wurde durch den Lord-Kanzler wesentlich im Folgenden abgegeben.

Man hat bestimmt genug angegeben, dafs die Quästion in diesem Falle diese sey: Ob Schiff und Ladung in einem gesetzmäfsigen Handel genommen wären, da das Schiff von einer spanischen Colonie nach einem Hafen in Europa segelte, der nicht in diesem Lande liegt, noch in dem Lande, wohin das Schiff oder die Ladung gehörten? Im Laufe der Verhandlung hat man einige Bemerkungen über die Politik hingeworfen, um diesen Handel gewissen Restrictionen zu unterwerfen. Allein die von diesem Gerichte in Ueberlegung zu nehmende Quästion ist nicht: ob die Regierung weise daran gehandelt habe, die Restriction in gewisse Grenzen zu limitiren, sondern, ob zu Folge des Völkerrechtes dies Schiff und diese Ladung, da die Relaxation nicht auf sie angewandt werden könne, zu confisciren wären? Man hat es

ferner bestritten: ob nicht zu Folge des spanischen Colonialsystems ein fremder Kaufmann auch in Friedenszeiten nach den spanischen Colonien handeln dürfte? Was dieses betrifft, so nimmt das Gericht an, es sey notorisch, daſs ein solcher Handel nicht erlaubt gewesen sey. Es wäre die Pflicht derjenigen, die von einer solchen Erlaubniſs irgend eine wohlthätige Folge erwartet hätten, die Existenz derselben erwiesen zu haben. Da dies nicht geschehen ist; so hält das Gericht sich für berechtigt, es als eine ausgemachte Thatsache anzunehmen, daſs ein solcher Handel in Friedenszeiten nicht für erlaubt gehalten wurde.

Demnach ist die Frage: ob das in einem solchen Handel genommene Eigenthum der Condemnation unterworfen sey? Es ist wiederholt in diesem Gerichte bestimmt geworden: daſs Neutrale nicht die Freiheit hätten, sich in einen solchen Handel mit den feindlichen Colonien in Kriegszeiten einzulassen, der fremden Schiffen in Friedenszeiten nicht erlaubt gewesen wäre. Obgleich man nicht sagen könnte, daſs die Instructionen von 1793 das dergestallt engagirte Eigenthum confiscable machten, wenn es nicht schon nach dem Völkerrechte confiscable gewesen wäre; so würde es dennoch von diesen Instructionen nicht zu viel gesagt seyn, wenn man behauptet, sie wären als Beweise

davon zu erachten, dafs die Regierung angenommen hätte, sie wären zu der Zeit, da sie erlassen wurden, dem Völkerrechte gemäfs gewesen. Aus dem Betragen Frankreichs, in dem es seine Colonien kurze Zeit vor dem Ausbruche des americanischen Krieges öffnete, um die Application des Princips zu vermeiden, erhellt es, auch diese Regierung habe angenommen, das Princip sey dem Völkerrechte gemäfs.

Indem man daher annimmt, dafs die Regel aus einem bekannten Princip des Völkerrechtes entspringet, so wird es die Frage seyn: ob irgend eine solche Relaxation der allgemeinen Regel eingetreten sey, welche die Umstände dieses Falles umfassen wird. Es ist zwecklos seine Augen auf die Praxis des vorigen Krieges zu richten, da dieselbe auf den vorher angegebenen besonderen Umständen in dem Betragen von Frankreich beruhte.

Wenn irgend eine Protection von den in diesem Kriege erfolgten Instructionen abzuleiten wäre; so müfste es von denjenigen von 1794 und 1798 seyn. Wenn man aber nicht sagen kann, dafs irgend eine dieser beiden auf den Fall anwendbar ist, so wird die Folge seyn, dafs dies Eigenthum, welches demnach der allgemeinen Regel unterworfen bleibt, confiscirt werden wird.

Was die Instructionen von 1794 betrifft, so ist es nicht leicht einzusehen, wie diese die Ladung schützen könnten. Man hat es zwar geltend zu machen gesucht, daſs der spanischen Colonien darin nicht gedacht wird. Was dies anbetrifft; so ist es zu bemerken, in so weit man günstige Folgerungen daraus für den vorliegenden Fall ziehen wollte, daſs es einleuchtend sey, zu erwarten, daſs dasselbe Princip, welches auf französische Colonialfälle angewandt wurde, auch auf andere Länder, mit denen wir in Krieg gerathen würden, die ähnliche Colonien und Niederlassungen hätten, werde angewandt werden. Allein ohne sich lange bey diesem Einwurfe aufzuhalten, ist es wesentlicher zu bemerken, daſs nicht die Instructionen die Strafe der Confiscation verhängen. Sie befehlen bloſs den Kreuzern „die Schiffe zum Behuf einer legalen Adjudication einzubringen" und hierauf entsteht nun die Frage: ob nicht zu Folge des Völkerrechtes auf diese Schiffe die Strafe der Confiscation haftet? Die Instructionen von 1794 beschützen das Eigenthum nicht, welches in einem solchen Handel genommen ist. Diejenigen von 1798 besagen ausdrücklich, Schiffe einzubringen, die mit den Producten französischer, spanischer oder holländischer Colonien oder Niederlassungen beladen nach Europa kämen, und

nicht nach einem Hafen in diesem Königreiche, oder in dem Lande, wohin das Schiff gehöre, bestimmt wären.

Der vorliegende Fall ist demnach ein solcher, der nicht in den Instructionen berührt ist; sondern der unter die allgemeinen Regeln des Völkerrechtes sortirt. Es ist bereits gesagt, daſs es die Meinung des Gerichtes sey, es zu Folge des Völkerrechtes nicht competent für Neutrale zu halten, sich in Kriegszeiten auf einen solchen Handel mit den feindlichen Colonien einzulassen, der nicht in Friedenszeiten erlaubt war, und in Folge dieser Regel erachtete das Gericht dieses Schiff und die Ladung desselben der Condemnation unterworfen *).

*) Herr Robinson bemerkt, daſs die Condemnation das Schiff aber nicht treffe, indem es in der unteren Instanz freigegeben war. Aus diesem Grunde wurde es den 19ten Dec. 1802 in dem Falle des von la Guayra nach Hamburg bestimmt gewesenen americanischen Schiffes Nancy, Capitain Benjamin, bestritten, daſs das Appellationsgericht je bey solchen Reisen die Strafe der Confiscation auch gegen das Schiff verhängt hätte, und behauptet, daſs die zu Gunsten der Minerva gemachte Distinction immer eintreten müſste. Allein das Gericht

Auf die Auctorität dieser Entscheidung wurden gleichlautende im December 1801 in Hinsicht der Schiffe Volant, Bessom und anderer abgegeben, in Betreff von Reisen, die nach den Instructionen von 1793 vorgefallen waren. Zu gleicher Zeit wurde eine Classe von Fällen zur Untersuchung reservirt, wo die ganze Transaction vor 1793 vorgefallen war. In dem Falle des americanischen, auf einer Reise von Cayenne nach Bourdeaux im October 1793 genommenen Schiffes, Charlotte, Capitain Coffin, kam diese Materie zur Discussion. Auf Seiten der Reclamanten wurde angeführt, dafs, so gegründet das Princip auch seyn möge, den Neutralen in Kriegszeiten einen Handel mit den feindlichen Colonien nicht zu erlauben, der nicht in Friedenszeiten erlaubt gewesen sey, dies doch

war der Meinung, dafs dem Princip zu Folge das Schiff auch confiscirt werden müfste, und wie man darauf mehrere nach der Entscheidung über die Wilhelmina abgegebene Entscheidungen untersuchte, namentlich diejenigen, die Schiffe Valant und Bessom betreffend, fand man, dafs in mehreren derselben die Schiffe auch condemnirt waren. Man hielt demnach dafür, dafs anzunehmen sey, dafs Princip erstrecke sich sowohl auf das Schiff als auf die Ladung.

nicht in Praxis so einleuchtend und bekannt gewesen wäre, um den neutralen Kaufleuten die Verpflichtung aufzulegen, zu präsumiren, dafs sie nothwendig bey einem neuen Kriege wieder würde festgesetzt werden, und dies gegen die unmittelbar vorher beobachtete Praxis. Schiffe, die in einem solchen Handel engagirt gewesen wären, ehe ein Kriegführender sich darüber erklärt hätte, wären besser daran, als diejenigen, welche nach den Instructionen von 1793 dergestalt wären beschäftigt worden, da dieselben den neutralen Kaufleuten eine Warnung zukommen liefsen, sich eines solchen Handels zu enthalten, der darin wenigstens als eine gegründete Ursache zur Anhaltung aufgeführt stände. Aus dieser Distinction behauptete man, dafs, indem man Rücksicht auf den wandelbaren Grund nehme, auf welchem das Princip von 1756 zu erst wäre aufgeführt worden, und auf die scheinbare Aufgebung desselben im americanischen Kriege, Gründe genug vorhanden wären, um den Reclamanten zu der Wohlthat einer zu entschuldigenden Unwissenheit zu berechtigen, und sein Eigenthum von der Confiscation zu retten.

Auf der anderen Seite behauptete man aus Gründen, die man bey dem vorhergehenden Falle consolidirt hat, dafs das Princip hinreichend in die Augen

leuchtend sey, ohne dafs desfalls Instructionen nöthig wären, dafs die Relaxation auf die Umstände des Krieges, die solche veranlafst hätten, zu beschränken sey, und dafs die Neutralen nicht berechtigt wären, präsumiren zu dürfen, dafs solche fortdauern würde. Den 29sten März 1802 erkannte das Appellationsgericht die Condemnation von Schiff und Ladung. Aus gleichen Gründen wurden die Schiffe Jerusha, Capitain Giles, und Betsey, Capitain Kinsmann, condemnirt, deren Entscheidung mit der über das vorhergehende Schiff aus gleichen Gründen reservirt war.

Durch diese Entscheidung ist die Illegalität der Reisen von den Colonien des Feindes nach neutralen Häfen in Europa, die nicht in England liegen, oder in den Ländern, wohin das Schiff oder die Ladung gehört, völlig etablirt worden.

Aus demselben Princip wurde das schwedische Schiff Lucy, Capitain Glover, den 18ten May 1802 condemnirt, und zwar mit seiner Ladung. Das Schiff kam von einer französischen Colonie und war nach America bestimmt, als es 1799 genommen wurde. Bey diesem Falle berief sich der Reclamant auf die Fälle der americanischen Schiffe Sally, Capitain Hefs, und Hector, Capitain Smith. Diese Schiffe waren auf Reisen von St. Domingo nach St. Thomas genommen

und freigegeben worden. Bey der Entscheidung im Appellationsgerichte sagte aber the Master of the Rolls: In dem Falle, betreffend die Sally, Capitain Hefs *), glaubte das Gericht weiter zu gehen als dasselbe ge-

*) Die Lords entschieden den 10ten Dec. 1801 den Fall des Schiffes Sally, Capitain Hefs. Dies war ein americanisches Schiff, welches 1794 auf einer Reise von St. Domingo nach St. Thomas genommen wurde. Man behauptete, dafs dies ein Fall sey, auf welchen die Instructionen von 1794 sich nicht bezögen, wodurch das vorige und ausgedehnte Verbot, welches in den Instructionen von 1793 enthalten gewesen wäre, vor dem Anfange dieser Transaction zurückgekommen sey. Dafs die Instructionen von 1794 blofs die Einbringung von Schiffen anbefohlen, die nach Europa bestimmt wären, dafs aber in diesem Falle die Producte nicht aus Westindien wären verführt worden, dafs 1800 ein ähnlicher Fall, nämlich der, betreffend das Schiff Hector, Capitain Smith, von St. Domingo nach St. Thomas bestimmt gewesen wäre, in welchen die Lords Freigebung erkannt hätten.

Von Seiten der Kaptoren wurde in Gemäfsheit des allgemeinen Satzes angeführt, dafs keine Instructionen erforderlich wären, um die Illegalität eines Handels, wie

neigt gewesen wäre es zu thun, wenn nicht die Auctorität von dem Falle Hector, Capitain Smith, vorhanden gewesen wäre. Nun werden wir aufgefordert noch weiter zu gehen. Allein bey keinem der angeführten Fälle waren die Producte der Colonien aus

der gegenwärtige, der in Friedenszeiten nicht erlaubt sey, zu etabliren; daſs wenn eine solche Distinctinction zu gelassen werden könnte, so würde St. Thomas oder St. Croix dadurch zu einem Depot gemacht werden, von wo aus der Handel nach allen Theilen der Welt betrieben werden könnte, wodurch der Zügel zerrissen würde, von dem man noch immer behauptete, daſs derselbe den Handel nach den feindlichen Colonien lenke.

The Master of the Rolls fällte die Entscheidung, und sagte dabey: Es erhellt, daſs in dem Falle des Hector, der auf einer ähnlichen Reise wie dieses Schiff begriffen war, Freigebung Statt fand, und bey anderen Fällen ist es die Intimation der Herren, die dieses Gericht ausmachen, gewesen, daſs ein solcher Handel nicht illegal sey Zu Folge dieser Präjudicate ist das Gericht geneigt zu denken, daſs Freigebung erfolgen müsse, was jetzt auch unsere Meinung seyn mag, wenn die Sache noch res integra wäre.

Westindien verführt. Da es einem americanischen Schiffe nicht erlaubt seyn würde von St. Domingo nach Schweden zu handeln; so kann kein Grund vorhanden seyn, warum die alte Regel nicht auf ein schwedisches Schiff, welches zwischen den feindlichen Colonien und America Handlung treibt, angewandt werden sollte.

In einer weiter unten in einem anderen Abschnitte vorkommenden Entscheidung, ist eine Incident-Verhandlung über die Frage berühret: ob die in Betreff des feindlichen Colonialhandels erlassenen Instructionen auch auf die ostindischen Colonien anwendbar wären, obgleich dieselben nicht ausdrücklich darin genannt werden? Da aus den obigen Entscheidungen der Lords über das dänische Schiff Wilhelmina, Capitain Otto, und über das americanische Schiff Charlotte, Capitain Coffin, hervorgeht, dafs sie die Instructionen nicht als das geltende Gesetz, sondern nur als Ausnahmen in Betreff desselben ansehen; so halte ich es für überflüssig, diesen Gegenstand weiter zu berühren, und bemerke nur noch, dafs das, was in England in Hinsicht des feindlichen westindischen Colonialhandels für Rechtens gehalten wird, auch in Hinsicht des ostindischen Colonialhandels gilt.

In Hinsicht dieses Handels sind nachstehende Ent-

scheidungen sehr interessant und gehen selbst weiter, als die Entscheidungen über westindische Fälle.

Nancy, Capitain Knudsen *).

Dies war ein dänischer Ostindienfahrer, der auf einer Reise von Batavia nach Copenhagen den 24sten Juny 1800 genommen war, und der für ein Copenhagener Haus reclamirt wurde.

Sir William Scott äufserte sich bey der Entscheidung dieses Falles:

Der Capitain deponirte, dafs er seine Ausladung in Copenhagen einnahm, mit der Anweisung, solche unter der Aufsicht eines sich in Ostindien aufhaltenden Agenten daselbst zu verkaufen. Seine Instructionen besagen, dafs, wenn ihm englische Kreuzer, ehe er nach dem Vorgebürge der guten Hoffnung käme, begegnen würden, er zu sagen hätte, dafs er nach Tranquebar bestimmt sey, und wenn er das Cap passirt wäre, vorzugeben, seine Bestimmung gehe auf China. Auf jeden Fall sollten diese Instructionen bey Seite gelegt und verheimlichet werden. Dies ist eine mala fides von einer sehr wesentlichen Art. Ich sage nicht, dafs eine falsche Destination in allen Fällen als ein Betrug von der schädlichsten Art zu erachten sey. Es

*) Robinson Vol. III. Pag. 122.

ist indeſs auf jeden Fall eine Abweichung vom guten Glauben, wenn es nicht die Wirkung einer absoluten Nothwendigkeit ist, wie in dem Falle einer neutralen Clarirung aus dem Hafen eines Kriegführenden nach dem Hafen seines Feindes, in welchen Fällen die Politik der mehresten Länder, den Neutralen zwinget, auf irgend einen neutralen Hafen auszuclariren — allein es giebt Abweichungen vom guten Glauben von sehr verschiedenen Arten der Bösartigkeit. Wenn die Ladung ganz unschuldig ist; so hat der Betrug eine weniger beleidigende Tendenz. In diesem Falle besteht die Ausladung, die in Batavia verkauft ist, aus Artikeln die dem allgemeinen Völkerrechte, und selbst dem Buchstaben, der zwischen diesem Lande und Dännemark bestehenden Tractaten zu Folge, kein Däne nach dem Hafen eines Kriegführenden bringen darf. Es erhellt, daſs die Bestimmung des Schiffes nach Tranquebar angegeben wurde. Dies ist ein so unverantwortliches Betragen, daſs niemand dies unternehmen oder vertheidigen kann, ohne seine Moralität und sein Ehrgefühl zu verletzen. Man sagt, daſs der Ausdruck „nach anderen Oertern" eine Reservatio mentalis gewähre. Allein, da man der Behörde vorstellte, daſs das Schiff nach Tranquebar und anderen Oertern bestimmt sey; so muſs man vorgegeben ha-

ben und so mufs es angenommen worden seyn, dafs das Schiff nur nach solchen anderen Oertern gehen würde, die es unschuldiger Weise mit einer solchen Ladung besuchen durfte, und es ist eine grobe Unrechtlichkeit, welche die schlimmsten Folgen nach sich ziehen kann in Folge einer solchen Darstellung ein öffentliches Certificat für eine Ladung dieser Art zu impetriren, die directe nach Batavia ging, um daselbst verkauft zu werden. Denn durch diese Mittel werden solche Artikel, die auf keine Weise dem Feinde zugeführt werden sollten, mit der gröfsesten Sicherheit ihnen zugeführt, und zwar unter der Unmöglichkeit es zu verhindern. Dieses ist ein Handel der nigerrimo Lapillo, sowohl von den Dänen als von diesem Lande bemerkt werden mufs — er verletzt die Treue der Tractaten und schwächt das Zutrauen der Nationen.

Allein man hat gesagt, dies sey eine vergangene Handlung, und in contrebanden Fällen würden die Retour-Ladungen gewöhnlich nicht mit der ausgehenden Ladung connectirt erachtet. In Betreff europäischer Reisen von keiner grofsen Ausdehnung, wo der Capitain nur auf eine Unternehmung ausgeht, und in seinem Ablieferungshafen neue Instructionen und fernere Order in Folge der Nachrichten von den

Marktpreisen und anderen eintretenden Umständen erhält, ist diese Regel angewandt worden. Indeſs denke ich nicht, daſs bey entfernten Reisen nach Ostindien, welche auf die Art der gegenwärtigen Reise eingeleitet sind, diese Regel passender Weise Anwendung finden könne. Bey solchen Transactionen sind die verschiedenen Theile einer Reise nicht als zwey Reisen zu betrachten; sondern als eine ganze Transaction, die in Folge eines ursprünglichen Plans entworfen ist, von einer und derselben Person geleitet wird, und in Folge einer und derselben Instruction ab ovo usque ad mala. Die Reise ist selbst von den Partheien in ihren Papieren mit einem Namen, mit dem der Expedition benannt, worin die Retouren wesentlich mit der Ladung connectirt sind, und alle als eine Unternehmung ausmachend erachtet werden. Habe ich denn, da ich die Materie in diesem Lichte betrachtet, dasjenige, welches sie selbst vereinigt haben, zum Besten einer solchen Parthey, wie die gegenwärtige zu trennen? Muſs ich sagen, daſs diese Retour-Ladung mit der ursprünglichen Verschiffung von Europa so unconnectirt ist, daſs dieselbe keinen Anstrich von Discredit von der Art und Weise erhalten hat, welche das Betragen der Partheien bey der ausgehenden Ladung auszeichnete. Bis ich besser

unterrichtet worden bin, werde ich dafür halten, daſs Personen, die mit einer mala fides eine solche Expedition anfangen und diese mala fides bis zur Consummirung derselben bey der Ueberlieferung der ausgehenden Ladung fortsetzen, während der ganzen Dauer dieser Transaction in die Folgen eines solchen Betragens implicirt werden. Was die Ladung betrifft; so werde ich den Reclam aus dem Grunde verwerfen, daſs die Partheien durch ihre ursprüngliche mala fides, ihren Anspruch zum ferneren Beweise zugelassen zu werden, verscherzt haben.

Wenn ich disponirt wäre, strengen Principien immer zu folgen, so mögte das Schiff in dieselbe Sentenz involvirt werden, welche ich gegen die Ladung ausgesprochen habe. Das werde ich für diesen Augenblick nicht thun — auch werde ich nicht auf ferneren Beweis erkennen, sondern ich werde dasjenige thun, wozu ich mich auctorisirt halte, es zu thun; ich werde befehlen, daſs der ursprüngliche Kaufbrief zu produciren sey.

Aehnliche Aeuſserungen sind in der Entscheidung betreffend das Schiff Rosalie und Betty, enthalten.

Dieses Schiff war unter preuſsischer Flagge, von einem Hamburger Kaufmann befrachtet, angeblich von Bourdeaux nach Tranquebar; war aber in Isle de

France, wie der Schiffer vorschützte, durch Havarie dazu genöthiget, eingekommen, hatte daselbst seine Ladung verkauft, und eine Retour-Ladung auf Hamburg eingenommen. Auf der Retour-Reise wurde es von den Engländern bey Dartmouth angehalten und nach England aufgebracht. Es hatte auf der Ausreise einige contrebande Artikel am Bord gehabt —

Bey der Entscheidung dieser Sache sagte Sir William Scott:

Was das Vorgeben betrifft, dafs die ausgehende Reise eine vergangene Handlung sey, und keine Wirkung habe; so mufs ich dies verneinen, denn es ist ein und derselbe Contract, wovon ein Theil darin bestand, dafs die Retour-Ladung sollein Tranquebar eingenommen werden. Es ist keine detachirte Reise, die ohne alle Connection mit der ausgehenden Ladung anfängt; sondern es ist eine und dieselbe Transaction, eine Kette der Verbindung, wo die Glieder der vorigen Handlung in die Glieder der folgenden eingreifen. Eine Transaction, die in Hinsicht zweier Puncte derselben falsch ist; nämlich falsch in Hinsicht der ursprünglichen Bestimmung, falsch in Hinsicht des Vorgebens, dafs die Retourladung in Tranquebar sollte eingenommen werden. Wenn dies der Fall ist, so ist die legale Conclusion nicht weit entfernet; weil,

wenn der Eigenthumsbeweis in diesem Falle nicht hinreichend ist, die Partheien das Recht verscherzet haben, ferneren Beweis produciren zu dürfen, und mit dem ursprünglichen Beweise des Falles stehen oder fallen müssen.

Den 13ten August 1802 kam die Sache der Ladung des Schiffes Rendsborg, Capitain Nyberg, und anderer Schiffe zur Entscheidung. Sir William Scott sagte bey der Entscheidung dieser Sache:

Die gegenwärtige Quästion betrifft mehrere Ladungen, die aus Batavia kamen und für ein dänisches Haus reclamirt werden. Das Eigenthum ist von so groſsem Werthe, daſs dieser Umstand sehr beunruhigend ist. Ich bin nicht unempfindlich gegen die Aengstlichkeit der Parthey gewesen, die sich schon lange nach einer Entscheidung gesehnt hat. Sie wird dagegen, glaube ich, auch nicht weniger überzeugt seyn, wie nothwendig eine äuſserst wichtige Berathung ist, ehe man über ein Eigenthum von so groſsem Werthe entscheidet. An und für sich mag es immerhin die abstracte Pflicht eines Richters seyn, bloſs auf die Merita des Falles zu sehen; allein die auſserordentliche Gröſse des Eigenthums, worüber zu entscheiden ist, wird in sehr vielen Fällen eine sehr wesentliche Ingredienz der Quästion selbst seyn, und ist in jedem

Falle eine mächtige Aufforderung für die sorgsame Aufmerksamkeit desjenigen, der zu entscheiden hat.

Ueber den gewöhnlichen Gang des Handels in der Niederlassung zu Batavia, worüber in diesem Gerichte zuweilen Streit gewesen ist, habe ich besondere Nachforschungen angestellt und ich bin durch dasjenige, welches ich aus Quellen, die ich für authentisch halte, erforscht habe, befriedigt. In der Auskunft, die man über diesen Handel in Büchern findet, heifst es, dafs Europäer nicht gewöhnlich als Kaufleute zugelassen werden, ausgenommen Spanier, die gewisse Waaren abzusetzen und gewisse Privilegien erhalten haben. Was andere Nationen betrifft, sagt der Abbé Raynal, auf dessen Nachrichten ich es vielleicht nicht wagen würde mich zu verlassen, wenn sie nicht durch andere unterstützt würden: „dafs englische Schiffe da-„selbst häufiger wie diejenigen anderer Nationen gese-„hen würden. Sie laufen," sagt er, „daselbst auf „ihren Reisen von Europa nach China ein, unter „dem Vorwande Wasser einzunehmen, und der „Handel, den sie daselbst betreiben, ist blofs ein „heimlicher Handel." Diese Nachricht, die ich durch andere Quellen bestätigt gefunden habe, belehrte mich, dafs der Handel der fremden Nationen in dieser Niederlassung erlaubt wird, sehr beschränkt sey.

Der eigentliche Handel wird durch eine Compagnie betrieben, die dem Namen, dem Titel und der Auctorität nach unserer Ostindischen Compagnie ähnlich ist, allein einen viel gröſseren Theil des Reichthums und der Macht ihres Mutterstaats ausmacht. Er wird durch 28 bis 30 Schiffe betrieben, die jährlich mit europäischen Waaren ausgeschickt werden, wovon ein Theil nur mit ostindischen Producten nach Europa zurückkehrt.

Die Compagnie behält für sich gänzlich das Monopolium mit gewissen Waaren, die feine Waaren genannt werden, vorzüglich mit Gewürzen. Was diese betrifft; so habe ich keine, weder gedruckte noch ungedruckte Nachricht auftreiben können, worin Gewürze nicht als das Monopol der Compagnie angegeben werden.

Es erhellt aus diesen Fällen, wie es schon aus anderen erhellt hat, daſs während des Krieges fremde Schiffe zur In- und Exportation zugelassen sind. Seit den Instructionen von 1798 (indem ich annehme, daſs dieselben auf die Niederlassungen in Ostindien anwendbar sind) giebt es kein Recht, die Rechtmäſsigkeit dieses Handels zu bezweifeln, wenn die Schiffe nach den Häfen ihres eigenen Landes gehen. Wenn der gegenwärtige ein simpler Fall dieser Art wäre; so

würde es nicht schwierig seyn, denselben nach derselben Regel zu erledigen, der zu Folge andere Schiffe mit ihren Ladungen zurückgegeben sind, die auf diese Weise beschäftigt gefunden wurden, und von denen es erhellte, dafs sie bona fide neutrales Eigenthum waren. Allein diesen Fall mufs man aus einem anderen Gesichtspuncte ansehen. Es ist nicht der Fall eines Individuums oder einer Handels-Societät von einigen Kaufleuten, die zu Folge einer allgemeinen Erlaubnifs in ihrem gewöhnlichen Character, oder auf ihrem gewöhnlichen Fufs Handlung betreiben. Es ist vielmehr ein Handel, der in einer enormen Ausdehnung betrieben wird, versehen mit besonderen Privilegien, gesichert durch besondere Contracte. Er ist von einer öffentlichen Compagnie, der er angehört, diesen Individuen übertragen, und dies zu Folge des ausdrücklichen Bekenntnisses, welches beiden Theilen einleuchtend war, und dem gemäfs beide Theile verfuhren, dafs dieser Handel auf diese Weise überlassen würde, um gewisse Waaren zu befreien, die durch den Druck des Krieges daselbst eingeschlossen waren und die auf keine andere ausführbare Weise befreiet werden konnten. Nun ist die jetzt zu entscheidende Frage: ob ein Handel der in solchen Rücksichten Statt findet, und der so geleitet wird, zu einem neutralen

Character berechtigt seyn könne? Ich will es annehmen, daſs keine Schwierigkeiten aus den besonderen Thatsachen der Unternehmung hervorgehen, und daſs in Hinsicht der Hinlänglichkeit der Eigenthumsbeweise keine Schwierigkeit ist. Indem ich annehme, daſs diese Waaren das Eigenthum der Herren N. N. sind, frage ich: ist der Handel neutral? Es ist eine mögliche Sache, daſs, obgleich das Eigenthum neutral ist, der Handel es nicht ist, und wenn dies der Fall ist; so wird das bloſse neutrale Eigenthumsrecht kein hinreichender Anspruch auf die Freigebung desselben seyn.

Es scheint, daſs die alte Auctorität der Directoren der ostindischen Compagnie aufgehoben ist und daſs die Angelegenheiten der Compagnie mit entsprechender Gewalt einer sogenannten Comité übertragen sind, zwischen welcher und den Herren N. N. drey Contracte vorhanden sind. Der erste ist vom 24sten Febr. 1797, der zweite vom 5ten July 1797, und der dritte vom 28sten Juny 1798. Es wird passend für mich seyn, diese Contracte in Betrachtung zu ziehen; erstens in Hinsicht der Ursachen und Bewegungsgründe dazu; zweitens, in Hinsicht ihres wesentlichen Inhaltes; drittens, in Hinsicht der Art, wie sie ausgeführt sind.

In der Einleitung sind die Bewegungsgründe enthalten und in diesen Worten entwickelt: „Die Committé, überzeugt von der grofsen Schwierigkeit, „wenn nicht völligen Unmöglichkeit, bey der gegen„wärtigen Lage der Sachen hierher von Batavia die „kostbaren Producte Ostindiens zu schaffen, hat es „sich einen Gegenstand des ernsthaftesten Nachden„kens seyn lassen, Mittel ausfindig zu machen zum „wenigsten den Einkaufspreis der Waaren, so viel „möglich, zu retten. Um diesen Endzweck zu er„reichen haben sie sich endlich, unter dem Druck der „gegenwärtigen Noth, entschlossen, verschiedene „Vorschläge in Hinsicht des Verkaufs dieser Waaren „anzuhören. Damit diese Verkäufe auf die bestmög„lichste Weise vor sich gehen mögten; so hat sie es „für zweckmäfsig gehalten, die Commissarien über „den ersten Theil zu auctorisiren, zu verkau„fen u. s. w." In Folge der Schwierigkeit ihrer Lage geschah es, dafs die Compagnie auf die von den Herrn N. N. gemachten Vorschläge hörte, um an sie eine grofse Quantität der kostbarsten Waaren zu verkaufen. Zu Folge dieser Bewegungsgründe mufs man bemerken, ist nichts einleuchtender, als die Ursache zu dem Entschlufs der Verkäufer, und auch dafs nichts der Fassungskraft der Käufer begreiflicher seyn konnte als

diese Ursache. In einigen Fällen mögen die neutralen Contrahenden sagen können: „Wir sind nicht ver„pflichtet ganz genau die Gründe des Verkäufers in „Ueberlegung zu ziehen. Die Holländer haben ihren „Handel freigegeben, wir hätten vielleicht vermuthen „können, dafs dies blofs aus den bey dem Kriege ein„getretenen Verlegenheiten und Schwierigkeiten ent„standen sey; allein wir wissen es nicht. Sie mögen „auch andere Gründe gehabt haben, eine liberale „Handels-Polizey mag von ihnen adoptirt worden „seyn. Wir sind nicht verpflichtet inquisitorisch auf „die Bewegungsgründe, sie mögen seyn welche sie „wollen, zu sehen." Im vorliegenden Falle kann der neutrale Käufer zu diesen Ausreden seine Zuflucht nicht nehmen, weil selbst die Einleitung der Contracte die Bewegungsgründe enthält und erklärt, dafs sie dem Druck des Krieges und keinem anderen Grunde ihre Entstehung verdanken. Man hat zu behaupten gesucht, dafs die Bewegungsgründe die Käufer nichts angingen. Dafs der Bewegungsgrund des Verkäufers etwas sey, warum der Käufer sich nicht zu bekümmern brauche, ist eine Behauptung, die als eine Wahrheit ohne alle Limitation aufgestellt ist. Ich denke, dafs man den Satz ein wenig zu weit getrieben hat, weil, wenn die Bewegungsgründe angegeben

wären, es möglich seyn könnte, daſs die Pflichten der Neutralität eine neue Pflicht für den neutralen Käufer bey der Enthüllung dieser Bewegungsgründe angegeben hätten, die aus seinen Verhältnissen zu dem anderen Kriegführenden entständen: da es die groſse Fundamental-Pflicht des Neutralen ist, daſs er den einen Kriegführenden nicht von dem Druck der Macht seines Gegners befreien muſs, wenn er die Lage der Sache kennt, und weiſs, daſs seine Dazwischenkunft eine solche Wirkung haben werde. Neutrale mögen vielleicht nicht verpflichtet seyn, sehr genaue Untersuchungen anzustellen; allein wenn man sich deutlich erklärt, entweder durch die Thatsachen, oder a fortiori durch ausdrückliches Bekenntniſs; so sind sie verpflichtet Kenntniſs davon zu nehmen, und ihr Betragen dem gemäſs einzurichten. Wenn ein Kriegführender in einem Zustande von Noth ist, der durch die Uebermacht seines Feindes veranlaſst worden, und aus dieser Hinsicht den Neutralen Einladungen aus anderen angegebenen Gründen zukommen läſst; so ist es jetzt nicht nothwendig für mich zu sagen, in wieferne der Neutrale durchaus verbunden sey, die Wahrheit dieser Gründe zu untersuchen, und auf allen Fall eine für ihn vortheilhafte Einladung aus seinen individuellen Verdachtsgründen abzulehnen.

Allein, wenn ein Kriegführender zu Neutralen kömmt, und sagt: „Ich bin in der äufsersten Noth, mein „Feind ist allmächtig, ohne euren Beistand bin ich „ein verlohrner Mann," in einem solchen Falle ist dies eine Einladung, die diesem offenbar nicht frey steht anzunehmen. Er kann diesen Beistand nicht gewähren, ohne sich nicht eine directe Einmischung in den Krieg zu Schulden kommen zu lassen. Die Merita des Falles werden auch selbst dadurch nicht verringert, dafs er diesen Beistand nicht umsonst ertheilt, wenn er auch lucrandi causa geschieht, so bleibt er darum nicht weniger gesetzwidrig. Kein Mensch versendet aus blofser Liebe zu dem Feinde Contrebande; sondern in der Absicht die Befreiung des Feindes aus der Verlegenheit, für sich selbst vortheilhaft zu machen. Es ist ein gesunder Grundsatz des Völkerrechtes, dafs man nicht zum Präjudiz der einen Parthey der Noth der anderen Parthey abhelfen darf. Der Vortheil, den der helfende Neutrale davon erntet, er mag auch noch so grofs seyn, kann den Act selbst dadurch nicht gesetzlich machen. Der Kriegführende hat das volle Recht, den Handel seines Feindes zu zerstöhren. Nach dem eigenen Bekenntnisse des Feindes bewirkt der Gegner diese Zerstörung. Er hat sowohl die Macht dazu als das Recht, und der Neu-

trale darf nicht bey einer Aussicht für sich zu gewinnen, oder aus irgend einem anderen Bewegungsgrunde, bey jedem Geschrey um Hülfe hinzutreten und den Unterliegenden aus den Händen seines Gegners retten.

Ein anderes Argument, welches man urgirt hat, ist dieses: „dafs die Vorrede blofs hingeworfen sey, „um die Commité gegen die ursprügliche Compagnie „zu retten, und dafs sie in diesem Lichte in einem „Briefe von Herrn N. seinen Agenten dargestellt „würde, worin er sagt: „Der Neuheit des Engage-„„ments wegen, sind sie veranlafst worden ihre „„Gründe in der Vorrede anzugeben. Da der Bewe-„„gungsgrund für sie eine ganz gleichgültige Sache „„ist, so haben wir es hingehen lassen, dafs die „„Commité zu ihrer Rechtfertigung angeführt hat, „„was sie wollte." " Zu Folge dieser Darstellung hat Herr N. die Verlegenheit der Compagnie nie zum Gegenstand seines Nachdenkens gemacht. Die Erwähnung derselben geschah blofs durch irgend einen andern, da alles abgemacht war, und hatte sich vorher nie seiner Aufmerksamkeit dargestellt. Hierauf wird es hinreichend seyn, zu bemerken, dafs Herr N. diesen Contract erst nach dieser Erklärung vollzog, und dafs die Vollziehung des Contracts als der wahre

Anfang des Geschäftes erachtet werden muſs, alles Vorhergegangene waren nur Tractaten, bloſse Tractaten. Es gab keinen Präliminair-Artikel ihn zu verpflichten, so daſs er auf allen Fall das Geschäft erst anfing, als er schon den wahren Grund davon kannte. Allein man muſs sich ferner erinnern, daſs einige Briefe von Herrn N. producirt worden sind, die an seinen Agenten in Amsterdam geschrieben waren, worin der Anfang und der Fortgang der Unterhandlungen entfaltet wird. Aus denselben ist es vollkommen einleuchtend, daſs Herr N. nicht sowohl die Noth kannte, in welche der holländische Handel durch die Uebermacht dieses Landes gestürzt war, sondern auch, daſs bloſs diese Verlegenheit in Hinsicht des Handels der einzige wahre Bewegungsgrund war, warum die batavische Comité diesen Contract einging. Die Briefe des Herrn N. enthalten folgende Stellen: „Wir wenden uns an Sie, in Betreff der unermeſslichen Anhäufung von Waaren, welche durch diesen Krieg, „der für Ihre ostindische Compagnie so unglücklich „ist, wie wir denken, aus Mangel an Mitteln die „Waaren nach Europa zu bringen, in Batavia Statt „finden muſs. Wir proponiren es, über den Verkauf „derselben mit ihr zu unterhandeln. — — — Wir „denken um so mehr, daſs dieselbe geneigt seyn

„ wird, solche zu verkaufen, da dieser Handel gegen-
„ wärtig für Holland durch die beinahe unübersteig-
„ lichen Hindernisse, die in seinen Weg gewälzt
„ sind, ganz ruinirt ist, und wir glauben, daſs die-
„ selben eher zu nehmen als abnehmen werden." In einem der folgenden Briefe gedenkt er zwey anderer Pläne, des der Neutralisation, den er als entehrend für ihn verwirft, und des anderen, durch einen Detail-Handel die Producte hierher zu bekommen, wovon er anführt, daſs derselbe der Gelegenheit nicht entspreche, und unübersteiglichen Hindernissen ausgesetzt sey. Indem er beide Pläne critisirt, als wenn sie nur von Projectmachern entworfen wären, um sich selbst auf Kosten der Compagnie zu bereichern, schreibt er: „ Es ist daher sehr einleuchtend, daſs Ihre
„ Compagnie veranlaſst seyn wird diesen Plan aufzu-
„ geben und andere Mittel ausfinden muſs um für sich
„ selbst, wenn nicht die in Batavia aufgelegten Güter
„ in Natura, doch wenigstens durch Verkäufe, die
„ man in Europa versucht, den Werth derselben zu
„ sichern." — In einem anderen Schreiben sagt er:
„ Der Bedauernswürdige Zustand Ihrer ostindischen
„ Compagnie und die Unmöglichkeit, worin sie sich
„ befindet, die jährlich in Batavia sich anhäufenden
„ Producte selbst nach Europa zu bringen, die

„am Ende daselbst verfaulen und verderben werden, „mufs unter anderen Gründen die Committé bewegen „in unsere Ideen zu entriren, und sie antreiben einen „reellen und wirklichen Verkauf einzugehen. Welchen „Gang mufs die Committé bey der Fortsetzung des „Krieges annehmen? Wenn sie darauf besteht, die „jährlich in Batavia sich anhäufenden Güter nicht ver-„kaufen zu wollen; so wird sie, je länger sie den Ver-„kauf aufschiebt, desto länger die Gelegenheit ver-„schieben dasjenige Geld zu erhalten, um welches sie „verlegen ist. Wenn der geringste Anschein des Frie-„dens eingetreten wäre; so würde es weder unsere „Sache seyn, den beabsichtigten Kauf zu machen, „noch die Sache der Compagnie denselben einzu-„gehen."

Gleiches Inhalts sind die Briefe der Herren ——, der unmittelbaren Agenten in Amsterdam. „Nach „einer Conferenz von beinahe vier Stunden haben wir „unser Vorhaben so weit durchgesetzt, sie zu vermö-„gen, die Fundation und das Princip ihres Briefes „einzuräumen. Sie hat sich dem zu Folge entschlos-„sen, mit ihnen Tractaten über den Verkauf einer „gewissen in Batavia abzuliefernden Quantität Waa-„ren zu schliefsen. Indefs unter der Bedingung, dafs „die Quantität Waaren nicht von geringer Gröfse seyn

„ darf, sondern im Gegentheil von hinlänglicher Be-
„ deutung, um die Transaction und die Abweichung
„ der Compagnie von ihrer gewöhnlichen Verfahrungs-
„ weise zu rechtfertigen. Die Compagnie hat auf
„ diese Weise die Aussicht, sich durch einen solchen
„ Verkauf eine beträchtliche Summe Geldes zu ver-
„ schaffen, deren sie sehr benöthigt ist."

Dieses sind starke und auffallende Stellen. Welches ist ihre wahre Bedeutung?

Ist dies nicht ihre Bedeutung? „Ich beweise Ihnen,
„ dafs Sie sich nicht durch die gewöhnlichen Mittel,
„ wozu Sie schreiten, aus der Verlegenheit helfen
„ können. Privathandel kann es nicht thun, Neutra-
„ lisation auch nicht. Es giebt keine Hülfe für Sie als
„ in meinem Projecte. Sie sind verlohrne Menschen,
„ wenn Sie sich nicht demselben anschliefsen." Kann es nun eine directere Anerbietung geben, dem Feinde zu helfen, als die, welche auf seine Verlegenheit einzig begründet ist? Kann dies für etwas anders als für eine Handlung angesehen werden, um einem Kriegführenden eine Erleichterung zukommen zu lassen, und zwar aus einer Bekanntschaft mit seiner Lage? Heifst es nicht sich schon früher einstellen, als noch von dem verlegenen Kriegführenden eine Einladung geschieht, und ihm schon zum Voraus die Sicherheits-

und Befreiungs-Mittel aufdringen. Heiſst es nicht: Ihr Kriegführenden seyd gefangen, wir haben den einzigen Schlüssel, wodurch ihr in den Stand gesetzt werden könnt, zu entwischen. Geht einen guten Handel mit uns ein und durch unsere Hülfe sollt ihr über eure getäuschten Gegner lachen können! Indem ich auf die zugestandene Begründung der Contracte sehe; so würde ich jeden Begriff von neutralen Pflichten, der dem Verstande durch das Studium der Rechte und durch eigenes Nachdenken eingeprägt ist, widersprechen, wenn ich glauben könnte, daſs dieselben mit neutralen Pflichten consistent wären. Es ist unmöglich anders zu sagen, als daſs diese Contracte nach ihrem ursprünglichen Endzweck und nach ihren Absichten radical und fundamental fehlerhaft sind.

Laſst uns nun auf das Wesentliche derselben sehen. Dies besteht darin: Güter, die in Ostindien gefangen gehalten werden, in Europa zu verkaufen. Der erste Contract war über den Belauf von 10 Millionen Gulden, der nachmals auf 15 Millionen und endlich zu 19 Millionen Gulden erweitert wurde. Der erstere erforderte 10,000 Tonnen Schiffsraum, oder ungefähr 20 Schiffe, wie sie es in ihren Briefen an ihre Agenten anschlagen. Der zweite noch halb so viel mehr, und der dritte etwas weniger. Sie erforderten also im Ganzen

genommen ungefähr 19,000 Tonnen Schiffsraum oder ungefähr 38 Schiffe. Die Artikel der Ladungen sollten in allerley Producten bestehen, selbst von den kostbarsten Peculiis der Compagnie — in Gewürzen, wovon sie sonst das strenge Monopol hatte, und von welchem Artikel nach allen Nachrichten, die ich darüber habe erhalten können, nie vorher an andere europäische Kaufleute in Batavia verkauft wurde. Man hat es geltend zu machen gesucht, dafs in dieser Ladung des Schiffes Rensborg sehr wenig Gewürz sey, allein es war blofs zufällig, dafs in diesem Schiffe nicht mehr war und rührte von dem vorhandenen Mangel in den Vorrathshäusern der Compagnie zu Batavia her, da in dem Contracte eine sehr grofse Quantität benannt ist.

Es ist keine ausdrückliche Bedingung in dem Contracte, dafs die Güter nach Europa sollten gebracht werden; allein es ist sehr deutlich, dafs die Compagnie dies so verstanden hat. Herrn Ns. Briefe machen ihr die Unmöglichkeit, diese Waaren selbst nach Europa zu bringen, begreiflich. Die angebotenen Preise sind nach der Basis der currenten Preise der Güter in Europa berechnet. Es ist überdies ein sehr merkwürdiger Umstand, dafs die Compagnie einige Artikel in dem Contracte aufführt, die von dem Käufer nicht

namhaft gemacht waren, indem sie sagt: sie sind current und werden sich auf unseren Märkten gut verkaufen, d. h. auf den holländischen Märkten, so daſs die Verkäufe nicht bloſs in Beziehung auf den europäischen Markt im Allgemeinen, sonder vorzüglich in Beziehung auf den holländischen Markt gemacht sind.

Die erste Bemerkung, die in Betreff der Substanz der Contracte auffällt, ist die auſserordentliche Gröſse der Unternehmung! Man hat behauptet, daſs die Gröſse von keiner Bedeutung wäre. Man hat gefragt, wo will man Grenz-Linien ziehen? Es mag schwierig seyn, bestimmte Grenzen anzugeben, wo ein gewöhnlicher Handel sich endigt, und wo auſserordentliche Unternehmungen anfangen. Alles ist relativ. Allein es kann nicht schwierig seyn über eine einzelne Transaction zu entscheiden, ob es eine Unternehmung in den gewöhnlichen Verhältnissen eines sehr ausgebreiteten und groſsen Handels ist, oder ob solche so riesenmäſsig ist und alle vernünftigen Grenzen der Handlung so sehr überschreitet, daſs sie eben dadurch zeigt, sie habe einen unnatürlichen Ursprung, und sey aus etwas mehr als bloſsen Handelsverhältnissen entstanden, etwa aus vorhandenen politischen Situationen und Rücksichten und sey mit Aufmerksamkeit

auf politische Folgen eingeleitet worden. Man nehme auf einen Augenblick an, dafs bey einem ausbrechenden Kriege ein Kaufmann mit einem Kriegführenden über sämmtliche Producte einer seiner Inseln für die Dauer des Krieges contrahiren würde; so glaube ich, mufs ein solcher Contract für illegal gehalten werden, da dies offenbar aus der Absicht und zu dem Ende geschehen würde, unter Verletzung der Rechte des anderen Kriegführenden, diesen Theil von dem Gebiete des Kriegführenden, was die Producte desselben betrifft, aufser dem Bereich des Krieges und in einen Zustand vollkommener Sicherheit zu stellen. Wenn man dies erlauben wollte; so könnte ein solcher Contract auf den ganzen Handel der Feinde ausgedehnt werden. Einen solchen Contract können wir nie für legal halten, obgleich es dabey schwer seyn würde, den Grund anzugeben, warum derselbe in Friedenszeiten, wenn er möglich wäre, nicht legal seyn sollte. Die Illegalität desselben entsteht indefs sicher daraus, dafs es ein Contract ist, der in Erwartung des Krieges abgeschlossen worden und der nie anders entstehen konnte, als um zu einer Assecuranz gegen den Druck des Krieges zu dienen, und in der Absicht, um den aus dem Kriege entstehenden Rechten zu entgehen, und um den einen Kriegführenden zu betrügen. In

Hinsicht dieser Folgen desselben können die Neutralen nicht blind seyn. Was die Wirkung eines solchen Contractes betrifft; so würde es keinen grofsen Unterschied machen, ob derselbe so unbestimmt abgefafst wäre, dafs unter den Ausdrücken desselben der ganze Handel verstanden werden könnte, oder ob er einzelne grofse Quantitäten specificirt, die dabey so grofs seyn können, um den gröfseren Theil von diesem Zweige der feindlichen Handlung zu umfassen. In dem Verhältnisse, in welchem der Contract sich dieser Ausdehnung nähert, würde er sich auch der Illegalität nähern, und einen politischen Character erwerben. Der neutrale Contrahent würde nicht länger der Privat-Kaufmann seines eigenen Landes seyn, der seine Handlung wie andere Kaufleute betreiben würde; sondern er würde bey einer solchen Transaction der grofse, öffentliche und politische Agent des Kriegführenden seyn, der für seine Erlösung von dem Druck des Krieges thätig wäre.

Im gegenwärtigen Falle beläuft sich der ganze Werth beinahe auf zwey Millionen Pfund Sterling, oder Liv. 1,700,000 Sterling. Um wie viel weniger dieses als der Werth aller Producte ist, welche die Colonie während der Dauer dieses Contractes aufnimmt, kann ich nicht bestimmen. Man kann wirklich nicht

leicht sagen, wie lange Zeit man anzunehmen habe, daſs die Contracte hätten dauren sollen, weil sie aus einander mit groſser Leichtigkeit und in schnellen Epochen hervorzuwachsen scheinen. Herr N. contrahirt mit einem anderen Kaufmann über eine Menge von Schiffen, aus Besorgniſs, daſs er dieselben nöthig haben mögte, und darauf wird dieser Contract über eine gröſsere Menge von Schiffen als ein Bewegungsgrund gebraucht, um sich an die Compagnie wenden zu können, über mehrere Güter zu contrahiren. Hierauf wird ein Agent nach Indien geschickt, um mehrere Schiffe zu engagiren, und nachdem dieser Contract erfüllt ist, wendet man sich wieder an die Compagnie, um den Contract über die Producte erweitert zu haben. Ich sehe keinen Grund, warum der Contract nicht noch immer weiter hätte ausgedehnt werden können, oder warum nicht, da derselbe Anlaſs und die Nothwendigkeit von der einen und der auſserordentliche Vortheil von der anderen Seite fortdauerte, diese Engagements nicht hätten erneuert und bis zum Ende des Krieges fortgesetzt werden können, da Herr N. selbst sagt, daſs die Gelegenheit für diesen Handel sich eher vermehren als vermindern würde.

Ohne im Stande zu seyn den Belauf der jährlichen Importationen der Compagnie angeben zu können,

sehe ich, dafs die jährlich von Europa abgeschickten Schiffe auf 28 bis 30 angegeben werden, von denen nur eine kleine Anzahl zurückkehrt. Herrn Ns. erster Contract war für 20 Schiffe, und nachmals in demselben Jahre für 10 Schiffe mehr, von welchen man beabsichtigte, dafs sie alle zurückkommen sollten. Wenn dies der Fall gewesen wäre; so glaube ich, werde die Importation nach Europa nicht viel geringer gewesen seyn, als die gewöhnliche Importation der Compagnie. In dem Grade, worin sie sich derselben näherte, würde sie sich einer gänzlichen Devolution und Transferirung des Handels der Compagnie nach den europäischen Märkten nähern. — Dies sey genug in Ansehung der Quantität.

Ist dies Verfahren nicht aber gleichfalls eine Uebertragung des europäischen Handels der Compagnie, was die Qualität der Artikel betrifft? Ich nehme es für ausgemacht an, dafs Gewürze und andere feine Artikel der Compagnie durch ihre Monopole blofs ihr zugesichert sind. Es ist möglich, dafs in einigen anderen einzelnen Fällen von diesen Artikeln die Rede mag gewesen seyn, und dafs sie freigegeben seyn mögen, wie der bey der Verhandlung angeführte Fall West Capell es besagt. Solche Fälle mögen eingetreten seyn, ehe man die Natur des Handels gehörig

einsah. Allein ein solches Präjudicat entspricht durchaus nicht dem gegenwärtigen Falle. Hier ist eine Unternehmung, in welcher die Compagnie ihren privilegirten Handel in einer unermeſslichen Ausdehnung einem anderen überläſst. Herr N. wird dadurch (pro hac vice) die holländische ostindische Compagnie. Er ist der privilegirte Repräsentant der Compagnie, der ihre Gewürze, non sua poma, zurückbringt, nicht in seinem eigenthümlichen Character als neutraler Kaufmann, sondern gänzlich als Substitut der holländisch-ostindischen Compagnie. Ich habe in den Büchern, die man über diesen Gegenstand zu Rathe ziehen kann, bemerkt, daſs die Compagnie keine Zölle in Batavia bezahlt, weil dies heiſsen würde, die Compagnie bezahlt an sich selbst. Wie stehen des Herrn Ns. Waaren in dem Contracte aufgeführt? Es ist ausdrücklich in einem Artikel stipulirt: „daſs seine Waa„ren keine Zölle bezahlen sollten." Man hat angegeben, daſs dies bloſs geschehen sey, um Einfachheit in den Rechnungen zu haben und daſs es auf Eins herauskomme, da die Zölle in dem Kaufpreise berechnet wären. Ist dies durch das Verhältniſs der Preise bewiesen? Im Gegentheil sagen die Briefe ausdrücklich: „die Preise sollten niedrig berechnet werden nach den „Friedenspreisen, weil es möglich seyn könnte, daſs

„der Friede geschlossen werden würde." Kann es daher wohl wahrscheinlich seyn, daſs die Ausfuhrzölle in den Preisen berechnet sind, da die eigenen Güter der Compagnie, die nach Europa kommen, keinen Ausfuhr-Zoll bezahlen? Ueberdies ist in der Correspondenz gesagt: „der Gegenstand sey, die „Kosten wenigstens zu retten," d. h. wie ich es verstehe, die des Einkaufspreises; kein Wort wird von Zöllen gesagt, welches natürlich eine Vermehrung der Kosten verursacht haben würde, wenn man beabsichtigt hätte, sie einzuschlieſsen. Ich bin daher der Meinung, daſs auch in dieser Hinsicht, sowohl in Betreff der Natur als der Ausdehnung des Contractes, die speciellen Rechte der Compagnie an Herrn N. waren übertragen worden, und daſs er in Hinsicht dieser Transaction nicht in dem Character eines dänischen Kaufmannes, sondern nochmals als der Agent und Repräsentant der holländischen-ostindischen Compagnie zu erachten sey.

Es giebt noch einen anderen Umstand, der bemerkenswerth ist, um die Natur dieser Unternehmung aufzuklären. In dem Contracte über die verschiedenen Schiffe, die in diesem Geschäfte gebraucht werden sollen, sagt Herr N: „daſs sie keinen gröſseren Ans„gaben, als die holländisch-ostindischen Compagnie-

„Schiffe zu bezahlen gewohnt wären, unterworfen „seyn sollten." Es erhellt aus diesem Artikel, daſs man erwartete, diese Schiffe würden sich zu Batavia aller Exemptionen der Compagnie-Schiffe zu erfreuen haben. Die Kosten der Ladung sollten von dem Befrachter und die Kosten des Schiffes sollten von den Rhedern abgehalten werden. Allein mit dem Zusatze: „wenn man gröſsere Abgaben von den Schiffen fordern würde, als von den holländisch-ostindischen „Compagnie-Schiffen, alsdann diese Abgaben für „Rechnung des Befrachters seyn sollten, ohne daſs „man sie von der Fracht abziehen dürfte." Ich kann nichts anders aus diesen Ausdrücken folgern, als Herr N. habe kraft seiner Uebereinkunft erwartet, daſs nicht mehr würde verlangt werden, und daſs, wenn irgend etwas mehr von den Bedienten der Compagnie in Batavia gefordert werden sollte, dies nur aus Irrthum oder Verkehrtheit herrühren könnte, und daſs man diesen Umstand in Europa leicht redressiren würde. Denn es läſst sich nicht denken, daſs er sich würde verbindlich gemacht haben für alle Unternehmungen dieselbe Fracht zu bezahlen, es mögten fremde Zölle damit verknüpft seyn oder nicht. Alles dieses sieht aus, als wenn die Rechte der Compagnie pro hac vice an Herrn N. wären übertragen worden.

Durch diese Ernennung und Surrogation ist er in den Zeiten der Noth zum Substituten und Repräsentanten derselben ernannt.

Man hat behauptet, Herr N. habe kein Monopol gehabt, weil auch andere Schiffe für andere Privat-Kaufleute daselbst Handlung getrieben hätten. Allein wenn man zurück denkt, daſs Herr N. den Handel von Seiten unauctorisirter Privat-Kaufleute als einen solchen vorstellt, der bloſs in einem sehr precairen und beschränkten Grade Statt finden könnte; so muſs man annehmen, daſs derselbe sich nicht viel weiter erstreckte als das was vorher in der Gestalt eines Privat- und Irregulairen-Handels Statt fand, so daſs der Handel der Compagnie selbst bey dieser Ausnahme als consistent an Herrn N. übertragen erachtet werden kann; denn in Praxis existirt für die Compagnie selbst kein Monopol, wodurch jeder andere Handel ausgeschlossen wird. Ueberdies ist ein Umstand in einem Briefe seiner Agenten in Indien, der an Herrn N. in Europa, datirt vom 29sten August 1798 adressirt ist, vorhanden, der zu bedeutend ist, um übersehen zu werden. Diese beklagen sich über den Privathandel, der in Batavia betrieben wird und über die Einmischung von fremden geschäftigen Speculanten, die dahin kämen und mit dem Profit, der ihnen zugehö-

ren müßte, davon gingen, und darauf bemerken sie: „Wir denken, daſs diesem Nachtheile durch das in „unseres Principals Briefe vom 5ten März erwähnte „Verbot, betreffend den Umstand, daſs keine Pro„ducte von Batavia anders als in den Schiffen unseres „Principals exportirt werden dürften, abgeholfen „werden könnte, und daſs sodann die bengalischen „Speculanten zu uns um Fracht kommen müſsten. „Wir haben noch nicht erfahren, daſs ein solches „Verbot ergangen ist." Aus dieser Stelle erhellt, daſs Herr N. über ein wirkliches Monopol nachgedacht hatte, wenn er auch nicht wirklich darum sollte angehalten haben. Es erhellt nicht, ob er darum angehalten und mit welchem Erfolg er darum angehalten hat; denn keine Briefe von Herrn N. an seine Agenten oder Supercargoes in Ostindien sind producirt worden. Man kann aus dem Vorliegenden nicht folgern, daſs er nicht darum angehalten habe, oder ihm das Monopol nicht zugestanden sey, bloſs weil die Agenten in Ostindien nicht davon gehört hatten. Sie schildern bloſs wiederholt die Nothwendigkeit desselben. Sie sprechen von einem Entschlusse der Regierung zu ihrer Gunst, von dem sie groſse Wirkung in Hinsicht fremder Schiffe erwarten.

Nach dieser Ansicht aller Umstände, die sich auf

die Contracte beziehen, ist es schwer nicht zu sagen, daſs hier wirklich eine Ueberlassung der holländisch-ostindischen Compagnie an dieses Haus sey, bloſs mit der Ausnahme, daſs die Güter nach Copenhagen zu bringen wären. Kann man sagen, daſs Herr N. in einer solchen Transaction bloſs in dem gewöhnlichen Character eines dänischen Kaufmannes seine Handlung betreibt? Uebt er nicht die besonderen und eigenthümlichen Privilegien der holländisch-ostindischen Compagnie aus? Diese Privilegien werden ihm in den Schooſs geworfen, zwar für ein gutes Stück Geld, allein es bleibt dessen ungeachtet der privilegirte Handel der holländisch-ostindischen Compagnie, der auf eine Weise seinen Fortgang hat, die keinem anderen Menschen und keiner anderen Gesellschaft als der Compagnie zustand.

Man hat nicht nöthig zu erstaunen, daſs die Comité es für nöthig hielt, sich in der Vorrede über die gänzliche Uebertragung ihrer Rechte an einen fremden Kaufmann zu rechtfertigen. Ich bemerke, daſs die Bedienten der Compagnie diese Unternehmung mit groſser Eifersucht angesehen haben, als eine seltsame Weise die Geschäfte nicht des Herrn N, sondern der Compagnie zu betreiben. „Wir hätten es nicht er„warten können," sagen seine Agenten in Batavia,

in einem Briefe vom 4ten April 1798, „dafs wir mit „so vielen unangenehmen Umständen zu thun haben „würden. In jeder Hinsicht sind wir unfähig mit „den Bedienten der Compagnie von dem Höchsten „bis zu dem Geringsten in Harmonie zu bleiben, „weil sie nichts von uns erhalten und sie sowohl ihre „Privilegien als ihre Gebühren verlohren haben. Man „hat Verdacht gegen die Expedition und man betrach„tet uns mehr als die Spione der Comité, denn als „Supercargoes unseres Principals."

Ferner besteht die Art und Weise, wie dieser Contract in Ausführung gebracht werden sollte, darin, Agenten abzuschicken, um in Batavia so lange zu bleiben, als der Contract ihre Gegenwart nothwendig machen mögte, und diese Agenten scheinen mit Vergnügen einem verlängerten Aufenthalte entgegen gesehen zu haben. Denn sie schreiben: „Es macht uns „Vergnügen zu hören, dafs Sie Ihren Contract erwei„tert haben. Wir hoffen, dafs wir uns dieses Vor„theils erfreuen werden, so lange die Regierung uns „Producte verabfolgen läfst und wir Schiffe dafür be„sitzen." Der Gouverneur und die Bedienten müssen ihre Instructionen erhalten haben, die Requisitionen dieser Agenten zu erfüllen, die als solche von diesem grofsen Handlungshause in Batavia angestellt

waren. Nur ein Theil der Correspondenz dieser Agenten ist producirt. Es erhellt daſs der Brief, der an sie bey ihrer ersten Ankunft geschickt wurde, vielleicht der wesentlichste von allen, nicht producirt ist. Der erste, der producirt wurde, ist vom 23sten Febr. 1798 und offenbar einige Zeit nach dem angefangenen Aufenthalt daselbst an sie geschrieben. Kein einziger Theil der Correspondenz von Herrn N. mit ihnen ist producirt worden, obgleich, wie ich bemerkt habe, man sich auf ein wichtiges Stück derselben, das sich auf das ausschlieſsliche Monopol bezog, in einem der Briefe der Agenten in Indien bezog. Diese Agenten waren an die Herren Nun und Specht in Batavia adressirt, die Auctorität hatten bey Todesfällen andere Agenten für die Principalen zu ernennen. Allein es ist keine Correspondenz mit diesen Herren producirt worden. Diese Agenten sind in dies Land geschickt, um daselbst während der Vollziehung dieses riesenmäſsigen Contractes sich aufzuhalten, von Seiten des Herrn N. ein regelmäſsiges Exportations-Geschäft zu betreiben, was mit demjenigen rivalisirte, welches die holländisch-ostindische Compagnie durch ihre Bediente hätte betreiben lassen können. Ist dieses Handelshaus, was dergestalt in Batavia mit einem solchen Anscheine von Permanenz etablirt wurde,

eine so gänzlich unbedeutende Erscheinung, um nicht den holländischen Character des Domicili auf das Geschäft zu heften? Ich weifs wohl, dafs man angenommen hat, dafs die Wohnhaftigkeit der Agenten in einem feindlichen Lande im Allgemeinen nicht den Character des Landes auf die Transactionen ihrer Principalen, die in einem neutralen Lande wohnhaft wären, aufdrücke, wenn die Transactionen selbst in anderer Hinsicht vollkommen neutral sind. Die Neutralität des Handels würde die Wirkungen dieses Umstandes unterdrücken. Allein wenn man es von dem Handel an und für sich nicht sagen kann, sobald er von dem feindlichen Lande aus durch Agenten betrieben wird, die daselbst ihre Principalen repräsentiren; so würde es das Ansehen gewinnen, dafs die blofse persönliche Wohnhaftigkeit der Principalen an einem anderen Orte einen dergestalt betriebenen Handel kaum dagegen zu beschützen im Stande seyn würde, nicht als ein feindlicher Handel erachtet zu werden.

Dies ist die Ansicht, die ich von dem Contracte in Rücksicht der Ursachen, die zu seinem Entstehen Anlafs gaben, in Rücksicht der wesentlichen Bestandtheile desselben und der Art, wie er in Ausführung gebracht wurde, zu nehmen geneigt bin, und ich entlehne die einzelnen Bestandtheile dieser allgemei-

nen Ansicht aus den Beweisstücken, ohne die Wahrheit irgend eines Theiles desjenigen, was von dem Reclamanten dargestellt ist, in Zweifel zu ziehen. Bey einem strengen Urtheile würden einige Bemerkungen sich aus den Beweisen selbst ergeben — — — Allein indem ich bloſs auf die umständliche Angabe, die Herr N. gemacht hat, und auf die Erläuterung seines Rechtsconsulenten sehe, bin ich nicht geneigt mit besonderer Eifersucht bey Zweifeln gegen die Wahrheit seiner Angabe mich aufzuhalten. Ich nehme des Herrn N. Facta nach seiner eigenen Darstellung, so wie ich den Beweisbestand verstehe, und wende auf diese Thatsachen dasjenige an, welches ich für das Gesetz halte. Die Angabe der Sache besteht darin, daſs dies die Vollziehung eines Contractes zwischen einem Kriegführenden und einem Neutralen sey, der unter einer anerkannten und eingestandenen Bekanntschaft mit der Noth des Kriegführenden, die durch die Uebermacht seines Gegners veranlaſst wurde, entworfen war; daſs es eine Transaction sey, die sich bloſs auf die Verlegenheit begründet, als auf die einzige Basis, der zu Folge der Contract anerkanntermaſsen von Seiten des Feindes errichtet ist, der dazu von dem Neutralen eingeladen und aufgefordert wurde; daſs er mit einer declarirten Absicht von

Seiten des Kriegführenden errichtet ist, um sich aus der Noth herauszuhelfen, und mit einer vollkommenen Bekanntschaft mit dieser Declaration von Seiten des neutralen Kaufmannes, der nicht blofs in Folge dieser Declaration handelt, sondern selbst die Gröfse derselben urgirt, und diesen Contract als die einzige Art, wie man sich Aussichten zur Erleichterung verschaffen könne, vorschlägt; dafs ein Contract, der auf diese Basis gegründet ist, im Wesentlichen eine Substitution des Herrn N. in die Stelle des Kriegführenden sey, mit allen Rechten und Privilegien einer vorzüglich begünstigten, dem kriegführenden Lande angehörigen Corporation; und endlich, dafs die Art der Ausführung desselben durch Agenten betrieben werden soll, die in den fremden Niederlassungen des Kriegführenden, wo man gewöhnlicher Weise fremde Kaufleute nicht wohnen läfst, angestellt werden, um daselbst als Kaufleute bey der fortgesetzten Exportation von Ladungen zu einem unermefslichen Werthe thätig zu seyn.

Dies sind die Thatsachen des Falles. Es wird das Geschäft eines anderen Tribunals seyn, denke ich, definitive darüber zu entscheiden; allein es liegt mir ob, meine Entscheidung in erster Instanz abzugeben. Ich würde des in mich gesetzten Zutrauens unwürdig

seyn, wenn ich nicht die peinliche Behutsamkeit empfände, welche die aufserordentliche Gröfse des zur Sprache kommenden Eigenthums mir einflöfsen mufs. Wenn ich von dieser Verlegenheit richtig urtheile; so ist es mehr die aufserordentliche Gröfse des Eigenthums als die Schwierigkeit der Quästion, welche dieselbe bewirkt hat. Indem ich den Heischungen meiner Pflicht gehorche, mit der Standhaftigkeit, die mir geziemt, bey dieser Gelegenheit zu sammeln, und bey der Unterstützung, die ich von dem Bewustseyn erhalte, dafs meine Irrthümer an einem anderen Orte werden rectificirt werden, mufs ich erklären, dafs es meine gewissenhafte Entscheidung ist, dafs diese Contracte, die dergestalt errichtet und in solcher Rücksicht errichtet wurden, gesetzwidrige Contracte sind, und dafs das Eigenthum, welches in der Ausführung derselben engagirt ist, der Condemnation unterworfen sey *).

Aus diesen und ähnlichen Gründen wurde gleichfalls den 3ten August 1802 das von Hamburg für hamburger Rechnung bestimmte dänische Schiff Anna Catharina, Capitain Wupper, condemnirt **). Ein in

*) Robinson Vol. IV. Pag. 121.

**) Robinson Vol. IV. Pag. 107

Curaşçao wohnender Americaner hatte mit einer spanischen Behörde in Caraccas contrahirt, um den in Porto Caballo, la Guayra und Guyana der Regierung gehörigen Toback drey Jahre lang gegen Geld, Mehl und andere Waaren auszuführen. Er hatte, da Curaşçao an die Engländer überging, den Contract an Kaufleute in Hamburg cedirt. Das Schiff Anna Catharina war in Folge des Contractes nach la Guayra bestimmt, als es genommen wurde. Aus obigen Gründen und weil die Ladung sogleich nach der Löschung spanisches Eigenthum werden sollte, wurde sie condemnirt, dem Schiffe die Fracht aberkannt, und sogar die Pacotillen des Capitains, des Steuermannes und des Supercargo's aus dem Grunde, weil sie die Natur der Transaction nicht sogleich beim Verhör eingestanden hatten, condemnirt.

NEUNTER ABSCHNITT.

Von simulirter Clarirung und unrechter Courssteuerung.

ERSTES KAPITEL.

Nach den Grundsätzen der Engländer.

Simulirte Clarirung ist ein unlegaler, nur zu häufig practisirter Nothbehelf für Neutrale, die zum feindlichen Küstenhandel, oder zum feindlichen Colonial- oder zum Contrebandehandel sich engagiren, oder nach blockirten Oertern hinzugehen wünschen. Diese Clarirung nach einem unblockirten Ort wird nur in dem einzigen Falle ungeahndet tolerirt, wenn sie in Hinsicht der Fahrt von einem kriegführenden Lande nach dem andern geschieht. Gewöhnlich kann von einem kriegführenden Lande nach einem feindlichen nicht ausclarirt werden, und über diese Art derselben äufserte sich Sir William Scott in dem Falle des Schiffes die Frau Hermina, Capitain Jonker, den 27sten Januar 1799 wie folget *):

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 167.

Das Schiff kam aus Frankreich. Die Papiere geben eine Bestimmung nach Lissabon an, aber es ist nun zugegeben, daſs es in der That nach Guernsey ging. Diese falsche Vorstellung, hat man gesagt, sey nothwendig gewesen, um eine Ausclarirung zu erhalten, da, nach der allen Ländern gemeinen Praxis, es den neutralen Schiffen nicht erlaubt ist, nach einem feindlichen Hafen auszuclariren. Dies ist allerdings wahr in Hinsicht mancher Fälle. Aber hier macht dies nicht den ganzen Fall aus, denn der Capitain blieb bey derselhen Erzählung als er angehalten wurde. Er hielt die Papiere zurück, die seine wahre Bestimmung zeigten, und nur, nachdem einer von den Consignenten zu ihm schickte, gestand er das wahre Factum. Es war also eine freiwillige Abweichung von der Wahrheit da, und dies Betragen, das wahre Factum zu unterdrücken, bis es ihm abgepreſst wurde, geht weit über die temporaire Vorsicht, die man zuweilen gebrauchen muſs, die wahre Bestimmung bey der Ausclarirung nach einem kriegführenden Lande zu verbergen.

Im folgenden Falle haben die Lords die Verheimlichung der Bestimmung nach dem oben angeführten Princip gelinder wie irgend eine, die mir vorgekommen ist, behandelt.

Im Jahre 1799 war das Schiff Friendship, Capitain Peter Nagel, mit einer Ladung von Hamburg auf eine Bestimmung nach Westindien versegelt. Es hatte auf St. Thomas ausclarirt und war eigentlich nach St. Domingo bestimmt. Das Schiff wurde nach Jamaica aufgebracht. Die Ladung wurde daselbst condemnirt und dem Capitain vorzüglich wegen der verheimlich-lichten Bestimmung Fracht und Kosten aberkannt. Der Capitain appellirte wegen seiner Fracht und Kosten. Die Lords erkannten in Betreff dieser Sache auf ferneren Beweis (further Proof) in Rücksicht auf die Angabe des Capitains bey der Aufbringung: „dafs, da im Jahre 1799 Hamburg mit Frank„reich wegen Napper Tandy in unangenehmen Ver„hältnissen gewesen wäre, man es wegen eines be„vorstehenden allgemeinen Embargo's in dem französischen Gebiete in Hinsicht auf die Franzosen nicht „für rathsam gehalten hätte nach einem französischen „Coloniehafen auszuclariren, auch nicht gut hätte aus„clariren können." Nachdem die Wahrheit dieses Asserti genügend für die Lords dargethan war, erkannten sie im May 1803 einen Theil der Fracht pro rata itineris.

Wie äufserst gravirend die Veränderung des Courses in den englischen Gerichten erachtet wird, ist aus folgendem Auszug aus Sir William Scott's Entschei-

dung über das Schiff die Sara Christina, Capitain Görgensen, zu ersehen.

Die neutrale Bestimmung, die in allen Papieren behauptet wird, verliert ihre Glaubwürdigkeit durch das Factum, dafs das Schiff genommen wurde, da es in Cherbourg einlief; — und die vom Schiffer gegebene Erklärung ist: „dafs es, um Wasser einzunehmen, in diesen Hafen einzulaufen genöthigt gewesen." Die Erfahrung dieses Gerichtshofes hat uns gelehrt, auf solche allgemeine Erklärungen eben nicht sehr zu achten; und die Umstände des gegenwärtigen Falles befestigen noch mehr das Resultat dieser Erfahrung. Zwey Umstände haben noch besonders viel Gewicht für mich. Das Schiff hat seinen Hafen von Udevalla den 8ten Nov. verlassen und es wurde den 17ten desselben Monats genommen. Es war also nur neun Tage von dem Hafen seiner Ausclarirung, da diese Verlegenheit, die aus Wassermangel entstand, anfing. Dafs nun ein Schiff, welches bona fide der Meinung ist, von Udevalla in Schweden nach einer der südlichsten Spitzen von Europa zu gehen, entweder nicht mehr Wasser, als zum Gebrauch für neun Tage hinlänglich ist, einnehmen, oder nicht dafür gesorgt haben sollte, dafs Wasser auf eine hinlängliche

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 85.

Weise in Verhältnifs der Länge einer solchen Fahrt da wäre, ist höchst unwahrscheinlich. — Der Schiffer sagt, er habe 18 Fässer zu Udevalla eingenommen, und sechs wären durch den Gebrauch und durch Leckage ausgeleert, und einige von den übrigen wären auch leck; und der Steuermann ist buchstäblich sein Echo. Aber der Bootsmann weifs nichts davon, denn er schwört: „dafs der Cours verändert wäre, um in „Cherbourg einzulaufen." Er kann indefs keine Rechenschaft geben, warum er so geändert worden ist. Dies ist der zweite Umstand, auf den ich deute; denn es ist sehr aufserordentlich, dafs eine solche Noth, als man vorgiebt, am Bord dieses Schiffes existirt habe, und dennoch der Mannschaft unbekannt gewesen seyn sollte. — Sie waren alle engagirt nach Cagliari zu gehen; ein äufserster Mangel ihres Wasservorraths nöthigte sie, in einen französischen Hafen einzulaufen. Kann man wohl begreifen, dafs eine solche Veränderung der Reise durch solch einen Bewegungsgrund Statt finden, und dennoch die Ursache davon so gänzlich ein Geheimnifs gewesen seyn sollte, dafs es blofs in dem Besitz des Schiffers und des Steuermannes geblieben, und nicht diesem Manne bekannt gewesen seyn sollte, der eine Art von Officier am Bord dieses Schiffes war?

Man hat gesagt, daſs, wenn die Wahrheit dieser Erzählung bezweifelt würde, man nur eine Commission zur Besichtigung anstellen könne. Aber was würde das beweisen? Wenn ein Betrug beabsichtiget war; so würde es wohl natürlich für die Partheien seyn, Sorge zu tragen, daſs der Zustand der Fässer diesen nicht entdecken mögte. Sie würden natürlich ledig seyn. Deswegen könnte dies keine Satisfaction geben; auch sind gar keine Mittel da, wodurch es genugthuend bewiesen werden könnte, daſs kein Betrug Statt fand. Mir scheint der Betrug hinlänglich durch alle Umstände bewiesen, und ich wünsche, daſs neutrale Schiffer Notiz davon nehmen mögten, daſs, wo ein Factum der Veränderung des Courses nach einem feindlichen Hafen klar erwiesen ist, es nichts Leichtes seyn wird, dieses Factum durch die Erklärung aufzuheben; denn nach der Natur der Sache muſs die Erklärung im Allgemeinen von ihnen herrühren, und wenn sie von ihnen selbst allein herkömmt, so kömmt sie von einem Theile her, der dem Verdachte ausgesetzt ist, welcher aus dem Factum selbst entsteht; und die allgemeine Inclination des Gerichtes wird daher (obgleich mit einer vernünftigen Ausnahme) die seyn, dem klaren Factum gegen die zweifelhafte Erklärung den Vorzug zu geben.

In dem Falle des preuſsischen Schiffes Rosalie und

Betty, welches von Bourdeaux nach Tranquebar ausclarirt hatte und welches in Isle de France eingelaufen war, und gelöscht hatte, und nachmals auf der Retourreise genommen wurde, sagte Sir William Scott über diese Materie:

Ich habe zu untersuchen, ob das Schiff durch irgend eine im Laufe der Reise entstandene Verlegenheit gezwungen worden sey in Isle de France zu löschen. Man hat gesagt, daſs die Parthey ein Recht hätte nach Tranquebar auszuclariren, wobey sie sich die Freiheit vorbehalten hätte, in einen feindlichen Hafen Erfrischungen halber anzulaufen. Allein ich sage, wenn es eine Reservation der Art gegeben, so hätte solche in den Papieren erwähnt seyn müssen *). Am wenigsten kann etwas der Art da zugelassen werden, wo alles nach einem neutralen Hafen hinzeigt, woselbst der Consignent regelmäſsig angegeben ist, wo jeder Attest und jeder Eid bloſs auf einen neutralen Hafen geht. Was die Exception der Noth betrifft, die eine solche Deviation rechtfertigen kann; so muſs sie zwey Ursachen haben, eine, welche die Verpflichtung erzeugte in den Hafen einzulaufen, und die andere, die Verpflichtung, die Ladung daselbst zu verkaufen.

*) Dies ist eine neue und sehr seltsame Zumuthung an die Neutralen!

Dies letzte ist der criminelle Act, welcher die betrügerische Abweichung von der Intention constituirt, die in jedem Papiere dieses Falles angegeben wird. Man sagt, die Deviation wurde durch einen Wassermangel und durch einen Leck des Schiffes veranlaſst. Die Erfahrungen des Gerichtes veranlassen es nicht, Entschuldigungen der Art mit groſsem Respect anzuhören, zumal wenn keine Intimation in den Papieren über eine solche Deviation enthalten ist. Es erhellt nicht, zu welcher Zeit der Mangel an Wasser entdeckt wurde, ob vorher, ehe das Schiff englische Häfen erreichte oder nicht; ferner ob man gehörigen Fleiſs angewandt habe, das Schiff mit diesem Artikel für die vorhabende Reise zu versehen — Hierüber kann ich also nicht urtheilen. Allein was die Beschädigung des Schiffes betrifft, so sehe ich dieselbe beinahe gar nicht und das Wenige, was davon erhellt, ergab sich kurz vor Isle de France. Aus dem Journal sehe ich nicht, daſs irgend ein Leck vorhanden war. Was die Stelle in einem Papier betrifft, auf die man sich berufen hat, so werde ich durch die Inspection des Originals überzeugt, dieselbe beziehe sich bloſs darauf, daſs die See sich in eine der Stückpforten brach, und daſs an dem Rumpf des Schiffes kein Schade geschehen sey. Die Wahrheit dieser Behauptung wird noch mehr

durch die geringe Reparatur erwiesen, die das Schiff in Isle de France erhielt. Wenn man selbst diesen ganzen Vorwand eingestehen wollte, würde es deswegen folgen, daſs das Schiff nicht nach Tranquebar habe gehen können? Ueber diesen Punct habe ich den besten Zeugen, den man auf der Welt haben kann, den Zimmermann, da derselbe aussagt: Das Schiff hätte seine Reise fortsetzen, die Reparatur leicht beschafft und Wasser eingenommen werden können, und an der Stelle einiger kranker Matrosen (deren Krankheit als eine allgemeine Krankheit der Schiffsmannschaft, um daraus einen anderen Entschuldigungsgrund für die Deviation herzunehmen, war angegeben worden) habe man vier oder fünf Lascarn haben können. Was nun die Nothwendigkeit betrifft, die Ladung auf Isle de France verkaufen zu müssen; so behauptet man selbst diese nicht einmal. Man sagt bloſs, daſs sich die Gelegenheit eines vortheilhaften Marktes darbot. Aus diesen und anderen Gründen erfolgte eine Condemnation.

Den 7ten August 1801 kam die Sache des preuſsischen Schiffes Edward, Capitain Barblett, in der Admiralität vor *).

Dies war der Fall eines Schiffes mit einer Ladung

*) Robinson Vol. IV. Pag. 68.

Weine, das für preufsische Unterthanen mit der Ladung reclamirt wurde. Es war den 16ten Juny 1801 auf einer Reise von Bourdeaux, angeblich nach Embden bestimmt, genommen, allein es war so nahe bey der Insel Saints gefunden und mit solchen offenbaren Widersprüchen in dem Seejournal in Betreff des Courses, den das Schiff zwey oder drey Tage vorher gehalten hatte, dafs der Königsadvocat, der vorzüglich den Fall in puncto der falschen Destination urgirte, das Gericht bat, einen Kunstverständigen aus dem Trinity-Hause zuzulassen.

Einer der ältesten Mitglieder desselben, Capitain King, erschien im Gerichte. Man behauptete, dafs, nach demjenigen, was ins Logbuch eingetragen sey, es evident wäre, dafs das Schiff einen Cours auf Brest zu gehalten habe, welcher Verdacht durch die Aussage der Matrosen bestätiget würde, welche ausgesagt hatten, dafs der Capitain gegen Abend auf die französische Küste zugehalten habe und sie angewiesen hätte zu sagen: sie gingen nach Embden; ferner, dafs eine solche Reise mit falschen Papieren den Fall zu einem Falle mit betrügerischen Contrebanden machen würde, wodurch Schiff und Ladung confiscable wären.

Das Gericht verlangte von dem Capitain King, anzugeben, welchen Eindruck die Sache auf ihn gemacht

habe in Betreff des Courses der Navigation, und ob es erhelle, dafs das Schiff einen bona fide Cours nach Embden verfolgt, oder ob das Schiff um die französische Küste herumgelauert habe, woraus es sehr wahrscheinlich würde, dafs es nach einem französischen Hafen gewollt habe?

Capitain King erklärte, dafs, was den Eintrag in das Logbuch (Seejournal) betreffe, vor dem 10ten Juny sich nichts Wesentliches fände, da bis dahin der Cours nach Embden und nach Brest beinahe in derselben Richtung gewesen sey, dafs am 11ten einige Inconsistenzen erhellten, allein vom 12ten bis zum 15ten wären die Widersprüche von der Art, dafs die Einträge in Betreff der Wirklichkeit nicht bona fide seyn könnten, dafs zur Zeit, da das Schiff wäre genommen worden, es auf die Insel Saints zugehalten habe, welches so in die Augen fallend aus dem eigentlichen Course des Schiffes sey, dafs, woferne das Wetter nicht stürmisch gewesen wäre, wovon nirgends eine Nachricht verzeichnet sey, der Capitain, wenn er auch nur ein ganz gewöhnlicher Seeman wäre, nicht in der Situation hätte gefunden werden können, wenn er seinen Cours nach Embden gerichtet gehabt hätte.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung:

Dies ist hinreichend, um die Entscheidung des

Gerichts zu begründen. Nach dieser Darstellung ist das Gericht in der Nothwendigkeit, die Intention, nach einem französischen Hafen gehen zu wollen, folgern zu müssen. Es erhellt, daſs kein Grund vorhanden gewesen, das Schiff da zu treffen, wo es der Beschreibung nach bey der Wegnahme war, daſs im Gegentheil die gewöhnliche Regel der Navigation einen anderen Cours erfordert hätte. Das Schiff hatte Gelegenheit, seine Reise mit fast ganz günstigem Winde zu verfolgen. Allein seinem Course nachzugehen, scheint es bey der französischen Küste geblieben und daselbst herumgeschlichen zu seyn, ohne einen Grund dafür angeben zu können. Da kein Grund davon angegeben ist, so bin ich in der Nothwendigkeit folgern zu müssen, daſs dies aus einem nicht zu rechtfertigenden Grunde, und, um in einen französischen Hafen einzukommen, geschehen sey.

Die Folgen davon können nicht zweifelhaft seyn; denn obgleich Weine (das Schiff hatte Wein geladen) per se im Allgemeinen nicht Contrebande sind; so sind sie doch in Verbindung mit allen Umständen dieser Reise, ohne Zweifel als Schiffsvorrath zu erachten. Die Reise ging nach Brest, wo damals, wie bekannt, ein groſses Armament lag, das Artikel dieser Art sehr bedurfte, da solche von einer indispensibleu Natur sind. Schiff und Ladung wurden condemnirt.

ich doch sicher, nach deshalb angestellter Erkundigung behaupten, daſs bey weitem der gröſste Theil der hamburgischen Assecuradeure es verabscheuet haben würde, eine solche Antwort zu geben, und daſs es unendlich zu bedauren sey, daſs Herr Soren nicht gegen seine Assecuradeure über diesen Punct klagbar geworden ist. Wenn je ein Assecuranzgericht oder Gesetzgeber fähig seyn sollte, diese Art der Deviation für illegal zu erklären; so würde es die Sache aller civilisirten Nationen seyn, darauf zu dringen, daſs ein solches Gesetz oder eine Entscheidung der Art aufgehoben werde.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Die Art der simulirten Ausclarirung, welche die Engländer als erlaubt zu lassen, scheint von den Franzosen auch tacite zugelassen zu werden.

Der Berichtsabstatter in der Sache des preufsischen Schiffes Diana, Capitain Joh. Christ. Zinske, berührte diesen Gegenstand den 13ten Ventose im Jahre 9 im Prisenconseil.

Der Capitain hatte im Verhör ausgesagt, dafs er in Guernsey für Amsterdam eine Ladung eingenommen hätte, obgleich alle Papiere am Bord eine Destination nach Embden angaben. Schiff und Ladung wurden in erster Instanz in Dünkirchen den 12ten Floreal des Jahres 7 unter mehreren anderen aus folgendem Grunde condemnirt;

weil das Schiff nach Aussage der Mannschaft eine simulirte Bestimmung habe.

Der Anwald des Capitains erwiderte darauf: dafs aus der Simulation der Bestimmung nicht die Simulation des Eigenthums folge, und dafs die Bestimmung überdies nach einem mit Frankreich alliirten Hafen sey.

Der Berichtsabstatter im Prisenconseil würdigte den obigen Condemnationsgrund keiner Widerlegung. Schiff und Ladung wurden, weil das Ensemble der Beweise die Neutralität bewiesen und weil das Schiff sich in einem Sturm nach der Dünkirchener Rhede als nach einem Asyl geflüchtet hatte, unter welchen Umständen das Prisenconseil erachtete, man habe großes Unrecht gehabt dasselbe anzuhalten, freigegeben.

Das dänische Schiff Sirene, Capitain Madzen, versegelte den 6ten Sept. 1797 von Copenhagen auf Oporto, wohin es eine Ladung Hanf brachte. Es ging von da mit Ballast nach Mallaga und nahm zu Velez Mallaga eine Ladung Citronen ein. Es mußte in Dover damit einlaufen, um daselbst die Order der hamburgischen Eigner der Ladung zu vernehmen. Die daselbst erhaltene Order wieß dasselbe an nach London zu gehen, wo es löschte. Es versegelte von London mit Ballast auf gutes Glück nach Lissabon oder wohin der Wind es sonst treiben würde. Ein contrairer Wind veranlaßte es auf Mallaga zuzusteuern; vor diesem Hafen wurde es aber von einem französischen Kaper genommen, nach Mallaga aufgebracht und daselbst den 8ten Floreal im Jahre 6 condemnirt.

In der Condemnationsacte heißt es:

dafs das Schiff des Capitains Madzen confiscable sey, sowohl kraft des 5ten Art. des Reglements von 1778 in Erwägung des wiederholten Mifsbrauches des Tractats, als auch kraft des Briefes von Ludwig dem 14ten an den Admiral vom 1sten März 1710, der Gesetzeskraft habe. Die doppelte Destination, die eine für einen neutralen, die andere für einen feindlichen Hafen unterwürfen das Schiff dem Verdachte für masquirt erachtet zu werden, wie der Juris consultus Valin in seinem Tractat über die Prisen es bemerkt hätte; und kraft des 5ten Art. des Arreté vom 12ten Ventose im Jahre 5, betreffend die doppelten Destinationen sowohl in Hinsicht des Schiffes und der Ladung, als in Hinsicht des Schiffes allein, ein Artikel, der den allegirten Brief confirmirte, wäre das Schiff gleichfalls confiscable.

Die erste allegirte gesetzliche Disposition ist auch nicht einmal auf entfernte Weise auf diesen Fall zu beziehen. Die dritte geht auf doppelte Papiere, wovon in diesem Falle auch nicht einmal die Rede ist — —

In dem allegirten Briefe Ludwigs des 14ten heifst es:

dafs die Irrländer, die nach Frankreich befrachtet wären, und die Sicherheitspässe von Frankreich hätten,

unter der Bedingung nach Frankreich zugehen, ihre Ausclarirung zum Schein auf England nähmen um dadurch gegen ihre eigenen Kreuzer gesichert zu seyn.

Obgleich, fährt der König fort, dieser Gebrauch grofsen Mifsbräuchen ausgesetzt ist, mafsen es unter diesen Umständen schwierig ist, ihre wahre Destination auszumitteln; so erkläre ich, dafs ich mich in dieser Hinsicht ganz auf sie und auf die Commissaire des Prisenconseil verlasse, die Schiffe, auf welchen sich doppelte Connossemente befinden, nach den Umständen und anderen Aufklärungen, die aus den von ihnen angestellten Proceduren entspringen, zu confisciren oder sie freizulassen *).

Es ist zu Ehren der franösischen Gerechtigkeit zu hoffen, dafs das Schiff in den folgenden Instanzen mit Schadensersatz und Kosten freigesprochen worden ist.

Der Grund dieser Hoffnung wird durch nachfolgende Entscheidung des Prisenconseil erwiesen. Das schwedische Schiff Quintus, Capitain Lüthmann, versegelte im May 1796 von Gothenburg. Es lief successive in Amsterdam, Barcellona, Alicante und London ein, wie dieses auf Frachtfahrten tagtäglich geschieht. Es wurde von Engländern nach Gibraltar aufgebracht,

*) Le Beau Tom. I. Pag. 404.

aber sogleich wieder frey gegeben. Endlich wurde es von Franzosen auf der Höhe von Almerie genommen, als es wieder nach Alicante versegelte, und nach Carthagena aufgebracht. Es wurde daselbst den 8ten Messidor im Jahre 5 aus dem Grunde condemnirt, weil es keinen regelmäſsigen und legalen Paſs gehabt hätte, in Aix aber mit Schaden und Kosten den 19ten Messidor im Jahr 6 frey erkannt. Beim Cassationstribunal erhielt aber der Kaper ein obsiegendes Urtheil. Im Prisenconseil sagte Herr Portalis, der das Referat in dieser Sache den 16ten Thermidor im Jahre 8 hatte: Aller Streit betrifft den Grad des Zutrauens, den man dem Paſs, womit der Genommene fährt, ertheilen kann.

Man behauptet, daſs, weil dieser Paſs nicht von dem Könige von Schweden unterschrieben ist, derselbe nicht authentisch sey, daſs er nicht bestimmt die Destination des Schiffes anzeige, weil er ertheilt ist, um in die Nordsee und weiter zu gehen, und endlich, daſs unter der Voraussetzung, daſs dieser Paſs für legal anzunehmen sey, der Inhaber dagegen durch seine Rückkehr nach Alicante, wo er schon einmal auf derselben Reise gewesen war, contravenirt hätte.

Laſst uns diese Einwürfe untersuchen.

Es ist kein Zweifel darüber, daſs nicht in jedem

Lande die Pässe von der competenten Auctorität müssen ausgefertiget werden, allein der quästionirte ist von dem Königl. Commerzcollegio in Schweden ausgefertiget. Er ist im Namen des Königes ausgefertiget, allein wir sehen aus keinem Umstande, daſs die Unterschrift des Königs erforderlich war. Im Allgemeinen wird in Monarchien der Name des Königes vorne in allen öffentlichen Acten gesetzt, allein die Unterschrift des Königes wird nur unter diejenigen Acten, die zu Folge der Landesgesetze es erfordern, gesetzt.

Zu sagen, daſs der Paſs nicht die bestimmte Destination angebe, heiſst nichts Erhebliches oder Conclusives sagen.

Nicht alle Seereisen sind gleich. Man unterscheidet (in Frankreich) die ordentlichen Reisen von den auſserordentlichen, die langen Reisen von den kurzen Aventürreisen.

Die Aventürreisen oder diejenigen, um auf Fracht zu fahren, sagt der Verfasser des Tractats über die Assecuranzen — bestehen in einer Menge kleiner Reisen, die der Capitain im Laufe seiner Navigation macht. Er verfrachtet sich für einen Hafen. Wenn er da angekommen ist, löscht er, cassirt seine Fracht ein und verfrachtet sich nach einem anderen Hafen, wo er

landet, dieselben Operationen vornimmt und so successive in allen anderen Häfen, wo er anläuft, verfährt, bis er in den Hafen seiner Abreise zurückkömmt Diese verschiedenen kleinen Reisen, cumulative genommen, bilden nur eine einzige und eine Hauptreise.

Man begreift aus der Natur der Sache, daſs ein Paſs für eine Reise, um Frachten zu suchen, einen Ort nicht mit mehr Präcision angeben kann, als einen anderen. Allein die Verordnungen und die Coutümen jedes Landes bestimmen die Aventürreisen sowohl in Hinsicht der Distance, die man in dieser Art Reisen durchlaufen darf, als auch in Hinsicht der Zeit, die man in der See seyn darf, ohne nach dem Hafen der Ausreise zurückkehren zu dürfen. Es ist bekannt, daſs in Frankreich die kleine Frachtfahrt längs der Küste alle Häfen von Bajonne bis Dünkirchen inclusive in sich schlieſst, und daſs die groſse Frachtfahrt sich auf jede andere Navigation erstreckt, die nicht für eine Reise nach entfernten Gegenden erklärt wird. Es ist auch bekannt, daſs nach unseren französischen Gesetzen die groſse Frachtfahrt zwey Jahre dauern darf, ohne daſs der Capitain sich mit einem neuen Paſs zu versehen hat. Es ist ferner bekannt, daſs die Pässe auf verschiedene Art darnach ausgefertiget werden, ob

eine Reise nach entfernten Ländern geht, oder ob sie eine bloſse Frachtreise ist.

Im vorliegenden Fall war es, wie es von allen Seiten zugestanden wird, eine bloſse Reise um Frachten zu suchen. Der Paſs muſste daher der Natur der Reise conform seyn, die man unternehmen wollte. Deshalb liest man in diesem Paſs ad mare occidentale et ulterius ad ordinationem. Die ersten Worte des Passes sind unbestimmt, weil es unmöglich bey einer Aventürreise ist, einen Ort anzugeben.

Allein man fügt hinzu ad ordinationem, um anzuzeigen, daſs man die diesem Passe ertheilten Grenzen nicht verlassen dürfe, und daſs man die durch die Usancen und die Landesgesetze für diese Art Reisen fixirte Zeit und den dadurch fixirten Raum nicht überschreiten müsse.

Kein Gesetz hat den Neutralen die Aventürreisen in Kriegszeiten verboten; denn die Neutralität einer Nation, welche für dieselbe nichts anders ist, als die Fortdauer des Friedens, muſs derselben alle Vortheile dieses Zustandes garantiren.

Der Genommene war daher mit einem regelmäſsigen, legalen, und der Reise die er unternommen hatte, conformen Paſs versehen.

Hat er diesem Paſs zuwider gehandelt? Man behauptet dies, allein man kann es nicht beweisen. Es

relevirt wenig, daſs, nachdem er einmal in Alicante gewesen war, er dahin zurückkehren wollte, oder daſs er die Absicht hatte dies zu thun. Bey der Frachtfahrt kann man nach einem und demselben Hafen mehrmals gehen, vorausgesetzt, daſs man die Frachtfahrten nicht in Reisen nach entfernten Gegenden (voyages de long cours) ausarten läſst, oder daſs man nicht die durch die Reglements oder Gewohnheiten festgesetzte Zeit überschreitet.

Im vorliegenden Falle nun aber ist die Reise des Capitains weder in Hinsicht der Oerter, wo er gewesen, noch in Hinsicht der Dauer seiner Reise verdächtig. Es existirt daher keine Contravention gegen den Paſs.

Es ist daher evident, daſs die Prise ungültig ist.

Muſs man den Genommenen, fährt Herr Portalis fort, Schaden und Kosten ersetzen? Ich denke es nicht.

Mehrere Bewegungsgründe können für den Kaper die Anhaltung des Schiffes Quintus verzeihlich machen. Dieser Kaper stieſs auf ein Schiff, welches in London gewesen und in Gibraltar frey erkannt war. Er las in den Papieren des Schiffes, daſs die Rheder von ihrem Könige einen Paſs, auſser dem vom Commerz-Collegio impetriren wollten. Alles gewährt Ansichten, die Betrug und Neutralisation argwöhnen lieſsen!!

ZEHNTER ABSCHNITT.

Von Blockaden.

ERSTES KAPITEL.

Grundsätze der Engländer.

Ueber keine Materie in Prisensachen haben die Engländer ein so complicirtes System in dem französischen Revolutionskriege errichtet, als über den Gegenstand der Blockaden. Ihre See-Befehlshaber waren sehr oft nicht mit allen Theilen desselben bekannt, und die Neutralen noch weniger. Letztere haben ein unerhörtes und schmerzhaftes Lehrgeld zu einer Zeit bezahlen müssen, wo die Engländer über ihr jetziges System noch selbst nur sagen konnten, docendo discimus, indem sie noch selbst nicht wufsten, wo sie hinaus wollten.

Bey den Engländern sind neutrale Schiffe confiscable, wenn sie eine durch Notification an die fremden Gesandten bekannt gemachte Blockade brechen, und selbst in dem Falle, wenn die Notification nicht den Oberen der Neutralen, sondern nur andern Mächten bekannt gemacht wurde, oder wenn sie an Ort und

Stelle oder sonst von einer de Facto Statt findenden Blockade benachrichtiget werden, und dennoch in den Hafen ihrer Bestimmung einzulaufen suchen, oder es, wo sie auch auf ihrer Reise begriffen sind, intendiren zu thun. Gewöhnlich wird bey einer de Facto Statt findenden, und bey einer per Notificationem constituirten Blockade in dem Zeitraume, in welchem man noch nicht annehmen konnte, dafs die Blockade an dem Orte oder in dem Lande, wohin das Schiff gehörte, bekannt war, auf eines der Papiere des neutralen, mit der Blockade nicht bekannten Schiffes, eine Notiz über die Bekanntmachung mit der Blockade von den begegnenden Kreuzern des blockirenden Volks geschrieben, damit andere Kreuzer desto eher ein gewarntes Schiff als ein solches erkennen können.

Die Theorie der Engländer über Blockaden, zu Folge der Entscheidungen in ihren Gerichten, ist in sehr vielen Fällen ausführlich erörtert worden.

Eine Blockade kann sowohl von Häfen als von ganzen Küsten Statt finden. Die Blockade wird entweder durch Notification an die fremden Gesandten, und durch öffentliche Bekanntmachungen constituirt, oder de Facto durch das Kreuzen von Kriegsschiffen. Die Constituirung einer Blockade per Notificationem ist ein Act der Souverainität, und kann nur durch die

Regierung beschaft werden. Bey einer Blockade dieser Art, sie mag nun wirklich vollzogen, oder die Vollziehung derselben suspendirt werden, ist jedes Schiff, welches nach einer blockirten Gegend, oder einem solchen Hafen will, mit seiner Ladung, wo es auch getroffen wird, sey es auch noch so viele hundert Meilen von dem Orte und von der Stelle entfernt, selbst wenn es auch durch eine Wiedernahme genommen worden ist und durch die erste Captur eine ganz andere Destination erhielt, confiscable, sobald die Macht, der es angehört, von der Blockade benachrichtigt wurde, und man nach den eintretenden Umständen und der Entfernung der Oerter annehmen kann, daſs die Blockade an dem Orte, von welchem das Schiff versegelte, hätte bekannt seyn können. Dieser Grundsatz wird so weit ausgedehnt, daſs die Unterthanen eines Staates durch eine Notification verpflichtet sind, selbst wenn nur die Notification, wie gesagt, an ihre Nachbaren erfolgte. Im Falle einer Blockade de Facto sind die Schiffe confiscable, welche, ehe sie absegelten oder an Ort und Stelle oder sonst auf irgend eine Weise mit dieser de Facto existirenden Blockade bekannt wurden, und dennoch den Cours auf diesen Hafen zuhalten oder einzulaufen tentiren. Bey einer zu Folge einer Notification oder bey einer notorisch de Facto existirenden

Blockade ist es durchaus nicht erlaubt, an Ort und Stelle über die Fortdauer einer Blockade Erkundigung anstellen zu wollen oder anzustellen; es sey denn, daſs Schiffe etwa aus entfernten Welttheilen kommen und alle Umstände des Falles erweisen, daſs man mit Grunde geglaubt habe, daſs bey der Ankunft an Ort und Stelle die Blockade aufgehoben wäre.

Es ist durch die Lords of Appeal entschieden, wie die französisch-westindischen Inseln durch den Admiral Jarvis in Blockadenstand erklärt waren, daſs, wenn das Factum die Declaration eines Admirals nicht unterstützte, eine Blockade nicht für rechtmäſsig existirend angenommen werden könnte, da diese Blockade nicht von der Regierung durch Notification constituirt worden war. Sir William Scott gedenkt dieser Entscheidung in dem Falle des Mercurius, Capt. Gerdes, den 10ten December 1798. *)

Aus einem blockirten Hafen darf kein neutrales Schiff auslaufen, wenn es nicht schon vor der Blockade in dem Hafen gewesen, und es darf nur eine solche Ladung mitnehmen, die es schon vor der Bekanntmachung der Blockade an Bord genommen hatte.

*) Merkwürdige Entscheidungen der französischen und englischen Prisengerichte Pag. 6.

Unter allen andern Umständen steht auf das Auslaufen während der Blockade Confiscation, und selbst bey ersterem Falle sind die Schiffe der Gefahr unterworfen, sich aufbringen lassen zu müssen, ohne von dem Kaper entschädigt zu werden.

Eigenthümer von Schiffen oder Ladungen, oder von Theilen einer Ladung leiden durch das Betragen ihrer Capitaine und ihrer neutralen Commissionaire, in so ferne solche sich die Verletzung einer Blockade oder die Intention es thun zu wollen beweisbar zu Schulden kommen lassen, und haben nur im Falle der Confiscation ihres Eigenthums Regreſs gegen dieselben.

In so ferne es aber erwiesen werden kann, daſs die Eigenthümer einer Ladung oder ihre neutralen Commissionaire Order zum Verschiffen von Gütern vor der Bekanntwerdung einer Blockade ertheilten und keine Zeit hatten die Order vor der zum Verschiffen festgesetzten Frist zu widerrufen; so sind solche Ladungen oder Güter in Aufbringungsfällen der Condemnation nicht unterworfen.

Da durch die unerhörte Blockade der Elbe und Weser diese Materie für den Norden so äuſserst wichtig geworden ist; so habe ich es mir zur Pflicht gemacht alle Fälle, die nur irgend einiges Licht über diese Materie verbreiten, meinen Lesern mitzutheilen.

Die Entscheidung über das hamburgische Schiff Mercurius, Capitain Gerdes *), enthält merkwürdige Aeufserungen über eine Blockade de Facto.

Das Schiff war mit einer Ladung americanischen Eigenthums von America nach Amsterdam bestimmt.

Sir William Scott sagte den 10ten December 1798: Durch die Aussage erhellt, dafs, da das Schiff sich dem Texel näherte, der Capitain durch den Officier, der an Bord kam, gewarnt wurde, dafs er nicht in den Texel einlaufen mögte. Der Officier schrieb auf das Manifest: „verhindert in den Texel einzugehen." Die Unfähigkeit des Capitains, in den Texel einzugehen, beweist also die Blockade. Denn eine Blockade kan nohne öffentliche Declaration Statt finden, obgleich eine durch die Thatsache nicht unterstützte Declaration nicht hinreichend seyn würde, sie festzusetzen.

Ich komme jetzt zu der Betrachtung, was der Capitain selbst von der Declaration dachte, die er erhielt; und ob er wirklich dachte, dafs, obgleich er nicht in den Texel eingehen könne, er doch die Freiheit habe, durch irgend einen anderen Canal nach Amsterdam zu gehen. Es erhellt, dafs er die Officiere, die bey ihm an Bord kamen, fragte: ob er nach einem anderen

*) Merkwürdige Entscheidungen Pag. 6.

holländischen Hafen gehen könne? Einen andern, wie es verstanden werden mufs, als den Hafen seiner Bestimmung. Es wurde nie gefragt, ob er auf irgend einem anderen Wege nach Amsterdam gehen könne? Der Capitain behauptet, er habe seinen Cours nach Hamburg gerichtet, bis er zur Passage in die Südersee kam; da habe er versucht, daselbst einzulaufen. In wie weit die Blockade über alle Häfen der Südersee sich erstreckte, will ich jetzt nicht untersuchen, weil ich hinlänglich überzeugt bin, dafs die Absicht dieses Capitains war, nach Amsterdam zu gehen, trotz des Verbots, das er genau verstand. Vielleicht könnte der Officier sich deutlicher ausgedrückt haben, als er that; aber wenn irgend etwas Hinterlistiges in der Art, wie er diese Weisung gab, gewesen wäre, würde ich es für meine Pflicht gehalten haben, den Neutralen dafür zu schützen, damit er dadurch keinen Verlust oder irgend eine Unannehmlichkeit erleiden mögte.

Man hat gesagt, diese Passage in die Südersee sey nicht im Zustande der Blockade gewesen. Aber das Schiff wurde unmittelbar beym Einlaufen in dieselbe genommen; und ich weifs nicht, was sonst noch nöthig ist, um eine Blockade zu bilden. Die Mächte, die in dem letzten Kriege die bewaffnete Neutralität bildeten, verstanden Blockade in diesem Sinne, und

Rufsland, welches die hauptsächlichste Parthey bey dieser Conföderation war, beschrieb einen in der Blockade befindlichen Platz so: wenn es gefährlich ist, den Versuch zu machen, in denselben einzulaufen.

Was die Behauptung betrifft, dafs das Betragen des Schiffes die Ladung afficire, so wird es nothwendig seyn, entweder zu beweisen, dafs die Eigenthümer mit der Blockade bekannt waren, oder es hätten seyn können, ehe sie ihre Ladungen absandten; oder auch zu zeigen, dafs die Handlung des Capitains von dem Schiffe sie persönlich verbindet. In America konnte gar keine Kenntnifs von der Blockade seyn; die Ladung ist ihrer Natur nach unschuldig verschiffet; der Capitain ist gewifs der Agent des Schiffsrheders, und kann ihn durch seinen Contract oder durch sein Misverhalten binden, aber er ist nicht der Agent von den Eigenthümern der Ladung, wenn er nicht ausdrücklich dazu von ihnen bestimmt ist. Bey Versicherungs- oder Zollfällen, wo, wie man gesagt hat, die Handlung des Capitains die Ladung gefährdet, ist zu bemerken, dafs der Grund, auf dem sie beruhen, gänzlich verschieden ist. In den erstern ist es kraft eines ausdrücklichen Vertrags, wodurch der ganze Fall bestimmt wird, und bey Zollfällen findet ein Verfahren aus positiven Gesetzen, und der noch

nothwendigen Strenge aller fiscalischen Verordnungen Statt.

Man hat behauptet, daſs, die Ladung von dieser Verantwortlichkeit auszunehmen, dem Betruge die Thüre öffnen hieſse, wenn es Neutralen erlaubt wäre, zu versuchen, unbestraft nach blockirten Häfen zu handeln, indem sie die Schuld auf den hinbringenden Capitain würfen. Aber wenn ein solcher Kunstgriff erwiesen werden könnte, so würde er jene mens rea in dem neutralen Kaufmann festsetzen, der sein Eigenthum der Confiscation unterwerfen würde, und es würde zu gleicher Zeit hinlänglich seyn, zu bewirken, daſs der Capitain in dem Character eines Agenten, sowohl für die Ladung als für das Schiff betrachtet würde.

In der Entscheidung über das Schiff Friederich Molke *), welches Schiff sich während der Blockade in Havre eingeschlichen hatte und einige Zeit darauf gleichfalls während der Blockade von da versegeln wollte, sagte Sir William Scott den 10ten December 1798:

Was ist der Gegenstand der Blockade? Nicht bloſs eine Einfuhr von Bedürfnissen zu verhindern, sondern

*) L. c. Pag. 10.

Ausfuhr sowohl als Einfuhr zu verwehren, und alle Handels-Communication mit dem blockirten Platze abzuschneiden. Ich muſs daher den Act des Einlaufens eben so strafbar finden als den des Auslaufens, und das Schiff bey seiner Rückkehr immer noch für confiscable halten.

Es mögen allerdings Fälle eines unschuldigen Auslaufens seyn, wenn Schiffe vor der Blockade eingelaufen sind, und unter solchen Umständen kann es nicht behauptet werden, daſs sie nicht die Freiheit haben sollten, wegzugehen.

Aber selbst dann mögte eine Untersuchung entstehen, ob man versucht habe, eine Ladung auszuführen; denn das würde, wie ich vorher gezeigt habe, einem von den Hauptzwecken der Blockade entgegen gehandelt seyn.

Also in allen Fällen ist ein Schiff, das aus einem blockirten Hafen kömmt, fürs Erste der Wegnahme unterworfen, und um eine Loslassung zu erhalten, wird von dem Reclamanten gefordert werden, einen hinlänglichen Beweis von der Unschuld seiner Absicht zu geben. In dem gegenwärtigen Falle war das Einlaufen so strafbar, als das Auslaufen, und ich bin entschieden der Meinung, daſs beides, Schiff und Ladung, da es das Eigenthum einer und derselben Person ist, der Confiscation unterworfen sey.

In der Sache des Schiffes Henrich und Maria, Capitain Baar *), sagte Sir William Scott den 15ten Januar 1799:

Der Capitain dieses Schiffes erhielt an der holländischen Küste von einem englischen Kriegsschiffe eine Anzeige nach keinem holländischen Hafen zu gehen. Dies übersteigt sicherlich einen grofsen Theil desjenigen, was die Kaptoren berechtigt sind, vorzuschreiben; denn sie hätten die Häfen specificiren müssen, auf welche die Blockade ausgedehnt war. Die Hauptsache ist, zu erfahren, wie der Capitain das Verbot gegen ihn verstand; denn was man als zwischen ihm und den Kaptor vorgefallen dargestellt hat, kann gewifs nicht conclusiv seyn.

Der Capitain sagt: „er wäre auf seine Erklärung, dafs er nach Amsterdam bestimmt sey, und weil er gesagt habe, er müsse dort hingehen, genommen worden.“ Dies, hat man behauptet, war blofs eine übereilte Erklärung des Capitains, die nicht in Ausführung gebracht sey: — und wenn der Capitain es auf sich genommen hätte zu sagen, dafs er auf diese Warnung seinen Lauf zu ändern denke, aber unmittelbar nachher genommen wäre; so würde es hart

*) L. c. Pag. 25.

gegen seine Rheder seyn, daſs man ihm keine Zeit lieſs, seinen Entschluſs zu zeigen. Aber er sagt nichts dergleichen, und, wenn sein Betragen zu der widersetzlichen Beharrlichkeit steigt, dahin gehen zu wollen, wo er nicht hingehen darf; so mögte ich dafür halten, daſs eine Blockade durch Halsstarrigkeit sowohl als durch Betrug gebrochen werden könne, und wenn ein Capitain sagt, er wolle und er müsse dahin gehen, ungeachtet der vorhergegangenen Anzeige; so müssen seine Rheder die Folgen seines Betragens auf sich nehmen.

Es ist ein Umstand zu Gunsten dieses Mannes, daſs die einzigen Schiffe, die im Gesichte waren, zwey dänische Kauffahrdey-Schiffe waren. Die Ansicht eines einzigen Schiffes würde sicherlich keine hinlängliche Anzeige einer Blockade seyn, und daher ist es nöthig, daſs es mir gezeigt werde, daſs eine Blockade de facto vor diesem Hafen gewesen sey.

Der Beweis ist sehr unvollkommen über diesen Punct: ich werde also fernere Belehrungen fordern, und beiden Partheien eine Gelegenheit geben, dasjenige zu produciren, was sie für sich günstig halten.

Den 10ten May sagte Sir William Scott bey einer abermaligen Verhandlung: — Beim ersten Verhör erhellte es, daſs einige Anzeige gegeben worden sey,

aber ich wünschte eine weitere Belehrung in dieser Hinsicht zu erhalten. Die Anzeige war auf die Schiffspapiere mit diesen Worten geschrieben: „Dies Schiff „war angehalten und gewarnt, nach keinem holländischen Hafen zu gehen;" der Capitain sagte aus: dafs das Schiff genommen sey, weil er gesagt, er müsse seine Reise seinen Connossementen gemäfs fortsetzen.

Es war beiden Partheien offen, erklärende Affidavits einzureichen; aber die Kaptoren haben keines eingebracht. Wenn daher nicht etwa gezeigt wird, dafs sie durch Abwesenheit zur See, oder durch eine andere gültige Ursache daran verhindert worden; so mufs ich des Reclamanten beeidigtes Zeugnifs für wahr halten. Die Anzeige ist, denke ich, im Puncte der Auctorität gesetzwidrig. Zur Zeit, da sie gegeben wurde, war keine Blockade da, die sich über alle holländische Häfen erstreckte. Eine Declaration von einer Blockade ist ein hoher Act der Souverainität, und der Commandant eines Königl. Schiffes kann dieselbe nicht erweitern.

Die Anzeige ist also, wie ich denke, gesetzwidrig, nach der That, wie nach der Auctorität. Man kann nicht sagen, dafs eine solche Anzeige, wenn sie auch für andere Häfen ungültig wäre, doch gültig für

Amsterdam sey. Sie nimmt dem Neutralen alle Macht zu wählen, zu welchem anderen Hafen von Holland er gehen wolle, wenn er den Hafen seiner Bestimmung unter Blockade findet. — Ein Commandeur eines Schiffes muſs einen Neutralen nicht zu dieser Art von Verlegenheit bringen; und ich bin der Meinung, daſs, wenn der Neutrale dieser Anzeige entgegen gehandelt hätte, er der Condemnation nicht unterworfen gewesen seyn würde.

Aber daſs er dies that, beruht bloſs auf mündlichen Antworten und Conversationen. Ich bleibe bey dem, was ich vorher gesagt, daſs eine halsstarrige Anhänglichkeit in Hinsicht seiner ersten Absicht, ein Schiff der Strafe unterworfen würde; und daſs die Rheder die Folgen der Halsstarrigkeit ihrer Capitaine tragen müssen; aber ich denke, die Aeuſserungen dieses Mannes waren kein Ausdruck seiner wirklichen Absicht; sondern der Ausdruck eines Mannes, der unter schwierigen Umständen, in welche er unredlicher Weise versetzt worden, überlegte. Der Capitain des Königlichen Schiffes fragte den andern, ob er wüſste, daſs Holland blockirt wäre? und er antwortete nein. Diese Frage kömmt mit der schriftlichen Anzeige überein, und zeigt, welchen sonderbaren falschen Begriff der Commandeur über die Natur der

Blockade erhalten hatte, die er zu bewerkstelligen beauftragt war.

Der Capitain sagt: „er könne es nicht gegen seine „Rheder verantworten, nach einem anderen Hafen „als nach einem holländischen zu gehen." Der Capitain zeigt ihm keinen einzigen Hafen Hollands an, zu dem er gehen könne, sondern sagt ihm, er mögte nach Bremen, Hamburg, oder England gehen; und setzt hinzu: „wenn Sie nach Holland gehen müssen, „so sind Sie meine Prise." Ich denke, die Anzeige war irrig, und überdies noch nicht gebrochen; und daher gebe ich das Schiff zurück.

Man hielt um die Wiedererstattung der Kosten des Reclamanten an, aber dies Gesuch wurde abgewiesen, indem andere Gründe einer zu rechtfertigenden Wegnahme, aufser der Frage über die Blockade, da waren.

In dem Falle des preufsischen Schiffes Vrouw Judith, Capitain Volkerts, welches aus Havre versegelt war, sagte Sir William Scott den 17ten Januar 1799 in Betreff der anzunehmenden Aufhörung einer Blockade de Facto, nachdem er vorher geäufsert hatte, dafs bey dieser Art der Blockade vor dem Einlaufen eine Anzeige müsse vorhergegangen seyn, um der

*) L. c. Pag. 29.

Parthey den Bruch der Blockade zu imputiren; aber ich halte dafür, daſs es ganz anders mit Schiffen ist, die aus dem der Blockade unterworfenen Hafen auslaufen. Hier ist keine Anzeige nöthig, wenn die Blockade de Facto eine lange Zeit gedauert hat. Das fortdaurende Factum ist für sich selbst schon eine hinlängliche Anzeige. Es ist unmöglich, daſs diejenigen, welche sich in demselben befinden, die gezwungene Störung ihres Handels nicht wissen sollten. Die Notorität macht die besondere Anzeige an jedes Schiff überflüſsig.

In Hinsicht dieses Hafens hat notorisch einen groſsen Theil des Sommers hindurch eine Blockade Statt gefunden. Einer, der sie prima facie bricht, ist in culpa, und das Gericht wird dafür halten, daſs es denen, die in diesem Act ergriffen sind, obliege, die Umstände zu beweisen, durch welche sie hoffen, von der ihnen aufgebürdeten Uebertretung befreit zu werden. Da es nun in diesen und anderen Fällen erwiesen ist, daſs eine Blockade zur Zeit der Kaptur existirte, was ist denn in diesem Beweise, um mich zu überführen, daſs sie damals, da die Ladung an Bord genommen wurde und das Schiff auslief, nicht existirte, und notorisch nicht existirte? Die Ladung wurde den 10ten August v. J. eingenommen und das Schiff segelte am 21sten August ab.

War irgend ein Grund zu der Meinung da, daſs die blockirende Macht sich damals zurückgezogen hatte? Ich finde, daſs die gewöhnliche Macht, die nie sehr groſs ist, zur Zeit der Kaptur da herum stationirt war. Dies Schiff lief aus, und wurde unmittelbar darauf angehalten. Ich denke, es ist daher ein Beweis von einer hinlänglichen Macht, diesen Hafen zu blockiren, vorhanden, und ein Zeugniſs, das genugthuend für mich ist, daſs die Blockade den Partheien nicht unbekannt seyn konnte.

In der Sache des americanischen Schiffes Columbia, Capitain Weeks *), sagte Sir William Scott den 17ten Januar 1799:

Das Schiff kam von America, und wie es erhellt mit unschuldigen Absichten von Seiten der americanischen Rheder. Denn damals war es noch nicht in America bekannt, daſs sich Amsterdam in einem blockirten Zustande befand. Folglich ist hier kein Beweis, der unmittelbar die Rheder afficirt. Aber eine Person kann durch das unrechte Betragen ihrer Agenten so gut, wie durch ihre eigenen Handlungen strafbar werden, und wenn sie andern volle Macht

*) L. c. Pag. 34.

überträgt, und diese ihr Vertrauen mifsbrauchen; so mufs sie sich an diese ihres Regresses wegen halten.

Der Capitain ist seinen Instructionen zufolge nach Norden von Cuxhafen zu gehen beauftragt. Diese Vorsicht ist vielleicht einer ungünstigen Auslegung unterworfen. Der Consulent für den Reclamanten hat versucht, sie zu dessen Vortheil auszulegen, aber aufs höchste kann es eine blofs gleichgültige Sache seyn. Wenn er zu Cuxhafen ankäme, sollte er unmittelbar nach Hamburg gehen und sich unter die Direction der Herren N. und Co. begeben. Sie sollten daher die ganze Disposition über das Schiff und die Ladung haben. Es erhellt indessen, dafs sie mit Personen in Amsterdam correspondirten, denen durch die Rheder weitere Instruction war gegeben worden. Diese Ordres hat man in einem Briefe von den Herren Vos und Graves zu New-York an N. und Co: gefunden, welcher sie benachrichtiget, dafs die Columbia nach Amsterdam bestimmt, und an das Haus von Crommelin consignirt sey. An dieses waren N. und Co: das Schiff zu senden beauftragt „wenn die Winde „unbeständig bleiben und die englischen Kreuzer von „den holländischen Küsten zurückhalten sollten; wo „nicht, so sollten sie die Ladung löschen, und durch „die innere Fahrt nach Holland befördern." N. und

Co: beorderten dem gemäſs den Capitain „nach „Amsterdam zu gehen, wenn die Winde so seyn „sollten, daſs sie die Engländer entfernt hielten." Es ist gleichfalls ein Brief von dem Capitain an N. von Cuxhafen da, in welchem er sagt: „Amsterdam ist „blockirt."

Wir haben also dies Factum, daſs, da der Capitain nach Amsterdam segelte, ihm und den Consignenten die Blockade wohl bekannt war. Aber ihre Absicht war, die Gelegenheit wahrzunehmen, um, während die Winde die blockirende Macht entfernt hielten, einzulaufen. Nach diesen Umständen nun trage ich kein Bedenken zu sagen, daſs die Blockade gebrochen sey. Die Blockade war als rechtmäſsig existirend zu denken, obgleich die Winde die blockirende Flotte gelegentlich zurücktrieben. Es war ein ungefährer Zufall, der bey jeder Blockade Statt finden muſs, aber die Blockade ist deshalb nicht aufgehoben. Das Gegentheil ist in allen Büchern, die Auctorität haben, festgesetzt, und die Gesetze betrachten einen Versuch, Vortheile aus einer so zufälligen Entfernung zu ziehen, als einen Versuch die Blockade zu brechen, und als einen Betrug.

Man hat aber gesagt, daſs nach dem americanischen Tractat eine vorläufige Warnung geschehen seyn

müsse. Allerdings ist eine Anzeige nöthig, wenn Schiffe ohne Kenntnifs der Blockade segeln. Aber wenn man zeigen kann, dafs sie Kenntnifs von der Blockade hatten; so wird eine Warnung eine leere Ceremonie, die nichts nutzt, und daher auch nicht erforderlich ist. Der Capitain, die Consignenten und alle Personeu, denen die Besorgung des Schiffes anvertraut war, waren, wie es erhellt, hinlänglich mit der Blockade bekannt, und also nicht in der Lage, welche der Tractat voraussetzt.

Man hat gleichfalls gesagt, das Schiff sey nicht angekommen, die Kränkung sey nicht wirklich begangen, sondern es sey blofs bey der Intention geblieben. Ueber diesen Punct bin ich vollkommen der Meinung, dafs das Absegeln mit der Absicht, die Blockade des Texels zu verletzen, der Anfang von der Ausführung dieser Absicht und ein offener Act war, der dies Vergehen constituirt. Von diesem Augenblicke an hat man die Blockade betrüglich verletzt. Ich bin daher mit vollkommener Ueberzeugung der Meinung, dafs ein Bruch der Blockade in diesem Falle begangen sey, und dafs der Act des Capitains alles Eigenthum des Rheders, das in dieser Transaction begriffen ist, mit afficire. Schiff und Ladung gehören in diesem Falle derselben Person, und deswegen

müssen sie beide in der Condemnationssentenz begriffen seyn.

In der Sache des preuſsischen Schiffes Neptunus, Capitain Kuyp *), wird der Punct berührt, daſs neutrale Schiffe sich so bald möglich entweder in Ballast oder mit einer Ladung, die vor der Blockade eingenommen war, aus einem blockirten Hafen wegzubegeben haben.

Sir William Scott sagte bey dem Reclam des Schiffes:

Dasselbe nahm, wie angeführt ist, eine portugisische Ladung ein, die vor der Notification angekauft war. Dies mag wahr seyn; aber es konnte diesem preuſsischen Schiffe keine Verbindlichkeit obliegen, sie wegzuführen. Statt das kluge Betragen zu beobachten, und gleich nachdem die Blockade anging, sich wegzubegeben, wurde das Schiff so spät als in den Monaten July und August dazu gebraucht, eine Ladung an Bord zu nehmen.

Daſs es mit der Absicht sollte geschehen seyn, mit derselben daselbst zu bleiben, bis die Blockade aufhörte, ist nicht wahrscheinlich. Die Präsumtion geht dahin, daſs es in einer betrüglichen Absicht geschehen

*) L. c. Pag. 38.

müsse, auszulaufen, so bald irgend ein Zufall Gelegenheit zum Entwischen darbieten werde. Im Monat September segelte das Schiff ab, und wurde unmittelbar darauf von diesen zwey bewaffneten Schiffen angehalten — Aber man hat gesagt: es sey keine Blockade de facto da; und diese geringe Anzahl von Schiffen sey ein Beweis, dafs keine wirksame wahrhafte Blockade da gewesen. Ich bin ganz entgegengesetzter Meinung. Denn sicherlich ist es nicht nothwendig, dafs die ganze blockirende Macht in derselben Schiffsreihe liege, auch ist es nichts wesentliches, wenn ein Schiff den übrigen entwischt ist. Diese Schiffe waren in der äufsern Linie, wie ich es verstehe, und wenn blofs diese da gewesen wären, würde ich sie für völlig hinlänglich gehalten haben. Es ist indefs nicht nöthig, dafs ich untersuche, ob die Blockade durch diese Macht noch fortdauerte oder nicht, da die Präsumtion durch die Notification derselben entstanden ist; und es der anderen Parthey obliegt, das Gegentheil zu beweisen.

In der Sache des Schiffes Betsey, Capitain Goodhue*), wurde von Sir William Scott festgesetzt, dafs die Americaner in gewissen Fällen von der Regel an Ort und Stelle über die Fortdauer einer Blockade keine

*) L. c. Pag. 41.

Erkundigung einziehen zu dürfen zu eximiren wären. Er sagte bey der Entscheidung den 24sten März 1799:

Ich glaube schwerlich, daſs in diesem Falle hinlänglicher Beweis vorhanden ist, der Parthey die Intention eines Betruges zu imputiren. Das Schiff versegelte im abgewichenen Januar, als die Rheder von der Blockade gewisse Nachricht hatten, aber die Entfernung dieses Landes ist ein wesentlicher Umstand zu ihrer Gunst. Sicherlich kann ich nicht einräumen, daſs die Americaner von den gewöhnlichen Wirkungen, welche die Notification einer in Europa existirenden Blockade hat, zu eximiren sind. Aber ich denke, daſs es nicht unrecht ist zu sagen, daſs, da sie in einer solchen Entfernung sind, wo sie nicht beständig Auskunft haben können, ob eine Blockade fortdaure oder relaxirt sey, es nicht unnatürlich ist, daſs sie unter der Vermuthung ihre Schiffe ausschicken, daſs die Blockade, nachdem sie eine geraume Zeit gedauert hat, aufgehoben sey. In der That, es würde ein groſser Nachtheil für sie seyn, wenn sie durch die Regel, die in Europa gilt: daſs die Blockade so lange für existent muſs gehalten werden, bis die Revocation derselben wirklich notificirt ist, strenge gebunden wären. Denn wenn diese Regel strenge applicirt würde, so würde die Wirkung der Blockade für sie

zwey Monat länger dauern, als für die handelnden Nationen in Europa, die beinahe sobald als die Blockade aufhört, auch Nachricht davon erhalten. Man kann, denke ich, keine Einwendungen dagegen haben, dafs die Americaner zu Folge einer wirklichen Vermuthung, dafs die Blockade, nachdem solche geraume Zeit gedauert hat, aufgehoben worden sey, ihre Schiffe absegeln lassen, und dafs sie darüber, ob die Vermuthung gegründet sey oder nicht, hinlängliche Untersuchungen anstellen, obgleich ich ohne das mindeste Bedenken zugestehe, dafs diese Untersuchung nicht bey den Blockirenden und vor der Mündung des Flusses sollte gemacht werden, sondern in den Häfen, die auf dem Wege liegen, und die Gelegenheit zur Auskunft ohne Gegelegenheit zum Betruge darbieten. Im gegenwärtigen Falle hat man in America angenommen, dafs die Blockade den ganzen Winter gedauert hätte, und daher war es nicht unvernünftig, zu glauben, dafs sie gegenwärtig würde aufgehört haben — Der Capitain war beordert, bey den blockirenden Fregatten Erkundigung einzuziehen. Ich habe bereits gesagt, dafs er hätte beordert werden müssen, irgendwo sonst in den Canalhäfen Erkundigung einzuziehen. Aber überhaupt, da das Eigenthum nicht in Zweifel gezogen wird, und da die Papiere alle eine

offene Sprache führen; so denke ich, dafs nichts vorhanden ist, dem Eigenthümer eine betrügerische Absicht zu imputiren, und deshalb werde ich Freigebung erkennen.

Den Europäern wird es durchaus nicht erlaubt, an Ort und Stelle über die Fortdauer einer Blockade Erkundigung anstellen zu dürfen und die dänischen Reclamanten des Schiffes Henrick und Maria, Capitain Goussee *), und Posten, Capitain Hyll, haben vergebens die Entscheidung des Schiffes Betsey, Capitain Goodhue, für sich geltend zu machen gesucht. In dem Falle betreffend das Schiff Posten sagte Sir William Scott: Schiffe müssen sonst irgendwo, um Nachricht zu erhalten, einlaufen; denn das Gericht wird es nicht erlauben, dafs man vor dem Eingange des blockirten Hafens Nachricht erhält. Der Fall mit America ist verschieden; obgleich man auch in Fällen, die auf dieses Land Bezug haben, annehmen mufs, dafs der blockirte Hafen nicht der schicklichste Ort ist, Auskunft einzuholen. Aber hier in Europa, wo die verschiedenen Länder beständige Communication haben, und von denen man gewissermafsen sagen kann,

*) L. c. Pag. 47.

**) L. c. Pag. 46.

dafs sie unter einem Dache leben, kann es durchaus nicht erlaubt werden, dafs ein Schiff, welches Nachricht von der Blockade hat, nach dem blockirten Fleck unter dem Vorwande, fernere Nachricht einzuholen, segelt — Condemnation.

In dem Fall, dafs neutrale Schiffe durch eine neutrale Passage nach den blockirten Häfen zu kommen suchen, haben die Engländer sich nicht zur Condemnation berechtigt gehalten. Bey Gelegenheit der Entscheidung über das Schiff twee Gebroeders, Capitain Nordholt *), sagte Sir William Scott den 27sten Nov. 1801:

In Beziehung auf die Blockade von Amsterdam ist das Gericht geneigt gewesen im Allgemeinen anzunehmen, dafs alle Seepassagen nach Amsterdam durch den grofsen Wasserraum, genannt die Südersee, unter Blockade wären, indem man voraussetzte, dafs diese Seepassagen alle in feindlichem Besitze wären. In Betreff der in neutralem Besitze befindlichen Seepassagen, war man der Meinung, dafs diese nicht in der Blockade mit eingeschlossen wären, woferne die blockirende Macht nicht bey den inneren Mündungen dieser Communication angebracht werden könnte.

*) Robinson Vol. III. Part. II. Pag. 337.

Den 3ten Aug. 1800 entschied Sir W. Scott den Fall der Ladung des Schiffes Neptunus, Capit. Kuyp. *)

Dieser Fall betraf verschiedene im July und Aug. 1798 in Folge der Ordre neutraler Kaufleute in Hamburg und Portugal zu Amsterdam während der Blockade dieses Hafens verladene Waaren. Die für Hamburger und andre Kaufleute aus der Nähe verschickten Güter wurden confiscirt.

In Hinsicht der portugiesischen Reclamanten bat man um Nachsicht wegen ihrer Entfernung, und ersuchte das Gericht, ihnen zu erlauben, zeigen zu dürfen, daſs ihre Ordres vor der Blockade ertheilt wären. Sir W. Scott sagte: Es scheint mir, daſs dieser Fall von demjenigen des Schiffes Columbia und anderer verschieden ist, bey welchen das Dominium und die Gewalt über das Schiff und die Ladung dem Capitain und den Agenten des Reclamanten übertragen war. Es würde eine groſse Härte gegen neutrale Kaufleute seyn, wenn die Verantwortlichkeit für die Handlungen ihrer Agenten in feindlichen Ländern ohne alle Rücksicht so hart auf sie fallen und dieselbe Strenge dabey Statt finden sollte, mit der die Gesetze in gewöhnlichen Fällen die Handlungen der Bevollmächtigten den

*) Robinson Vol. 3. Pag. 173.

Auftragsgebern imputiren. Es ist in die Augen leuchtend, daſs diese Agenten ihr Privat-Interesse dabey haben können, die Waaren aus ihren Häfen während der Blockade zu verschiffen, ohne gehörig dabey auf die Gefahr ihrer Principalen Rücksicht zu nehmen. Ich werde demnach Erlaubniſs ertheilen, die Ordres zu produciren, damit es erhelle, ob gehörige Zeit zur Contre-Ordre für die verschiedenen Verschiffungen vorhanden gewesen sey, und ob die verschiedenen Reclamanten gehörige Sorgfalt in dieser Rücksicht angewandt haben. Die Ordre-Briefe wurden an einem folgenden Tage producirt. Bey einem von den Recla-wurde ein Ordre-Brief vom 17ten Oct. 1797 producirt, des Inhalts: die Waaren mit aller möglichen Eile zu schicken, und ein Advis-Brief vom 19ten July 1798 besagte, daſs die Waaren alle an Bord geschaft wären.

Entscheidung.

Dies ist der Fall von Waaren, die am Bord eines Schiffes verladen waren, über welches entschieden ist, daſs es die Blockade von Amsterdam gebrochen hat. Prima facie muſs die Ladung demselben Grundsatze unterworfen erachtet werden. Es erhellt, daſs die Verladung während des 9ten und 19ten Juny 1798 geschehen sey, und daſs die Notification der Blockade von

Amsterdam den 11ten Juny 1798 erfolgte. Der erste Befehl, den das Gericht abgab, betraf die Production der Ordre-Briefe, weil, wenn es erhellen würde, dafs sie nach der Zeit ertheilt wären, in welcher man zu Folge einer billigen Möglichkeit supponiren konnte, dafs die Blockade den Personen, welche die Ordres ertheilen, zur Wissenschaft kommen konnte, — diese Personen durch ihre eigenen Handlungen stehen oder fallen müfsten. Wenn sie aber vor der Notification ertheilt wären; so würden 2 Quästionen entstehen.

1. Ob seit der Notification hinlängliche Zeit verflossen sey, um dem Consignateur hinlängliche Gelegenheit zu geben, seine Ordres zu widerrufen; denn, wenn dem so wäre, so würde er legaliter für seine eigene Nachläfsigkeit verantwortlich seyn.

2. Wenn keine hinlängliche Zeit dazwischen gewesen wäre, ob nicht der Consignateur, obgleich persönlich frey von aller Imputation eines beabsichtigten Vergehens, durch das weit greifende allgemeine gesetzliche Princip, welches die Auftraggebenden für die Handlungen derjenigen, die sie beauftragt haben, verantwortlich hält, afficirt würde. Das Datum der Ordre hebt die Reclamanten aus der ersten Classe, da dieselbe im Oct. 1798 ertheilt ist, lange vorher, ehe die Blockade de facto anhub. Die Parthey ist von aller

Schuld in dieser Hinsicht rein. Allein dann ist hier die 2te Frage: ob nicht Zeit genug war, um Contre-Ordres früh genug ertheilen zu können.

In dieser Hinsicht würde man die Parthey zu hart nach dem strengen Gesetzes-Princip behandeln, wenn man sagen wollte: dafs dieselbe in der Hofnung und unter einer eventuellen Aussicht die Ordre noch frühzeitig genug zu widerrufen, hätte schreiben können. Die Notification erfolgte den 11ten July. Aller Wahrscheinlichkeit nach war sie in Lissabon nicht vor dem Ausgange des Monats bekannt, da eine Zeit von 3 Wochen nicht zu weit ausgedehnt zu einer Communication mit dieser Stadt angenommen ist. Vorausgesetzt, dafs die Notification um die Zeit in Lissabon bekannt wurde, so mufs man annehmen, dafs die Parthey wegen der langen Zeit, die verflossen, und wegen der besondern Anleitung, die ertheilt war, diese Verschiffung mit aller möglichen Eile zu machen, natürlich gedacht haben wird, dafs die Ordre schon vollzogen wäre, und dafs, wenn man geschrieben hätte, um eine Contre-Ordre zu ertheilen, die Verschiffung wahrscheinlich schon würde effectuirt gewesen seyn. Der Reclamant steht daher vollkommen gerechtfertigt da, in so ferne seine eigenen persönlichen Handlungen in Betrachtung kommen. Allein

dann kömmt es auf die allgemeine Quästion an, wovon ich nicht weifs, ob das Gericht dieselbe schon völlig entschieden hat; nämlich diese:

Ob die Eigenthümer in allen Fällen blofs und allein durch den Act ihrer Agenten gebunden sind?

Die abstracte Regel, dafs Personen für ihre Agenten verantwortlich sind, ist unstreitig gerecht; allein zwey oder drey Rücksichten vermögen viel, um mich zu bewegen, die Ausdehnung und Application dieses Princips in einzelnen Fällen zu limitiren. Fürs erste mufs ich bedenken, dafs das Blockadenrecht ein Gegenstand ist, der nicht gewöhnlich im mercantilen Geschäftsleben vorkömmt. Es ist etwas Neues für die Kaufleute und selbst den Rechtsgelehrten nicht hinlänglich familiair. Es würde daher zu hart seyn anzunehmen, dafs gleich anfänglich die strenge Regel des Rechtes befolgt werden müsse. Eine zweite Betrachtung ist diese, dafs die Agenten fremder Kaufleute in kriegführenden Ländern, die unter Blockade sind, sich nicht in derselben Lage mit andern Agenten befinden. Sie haben nicht blofs ein verschiedenes Interesse, sondern sogar ein dem ihrer Prinzipalen entgegengesetztes, die Commission so schnell als möglich auf alle Gefahr zu ihrem eigenen Privatvortheil zu erfüllen, und für das öffentliche

Wohl ihres Vaterlandes, welches in solchen Zeiten in Betreff der Exportation seiner Producte in besonderer Verlegenheit ist. Man kann billiger Weise annehmen, daſs diese Betrachtung eine starke Verpflichtung für die Humanität des Gerichtes mit sich führt, bloſsen allgemeinen Principien zu Folge einen Auftraggebenden nicht durch seine Agenten zu strenge verpflichtet zu halten, die durch ein von dem ihrer Principalen verschiedenes Interesse zu handeln bewogen werden können.

(Das Gericht befahl, daſs die anderen Reclame in dieser Sache vorkommen sollten.)

Bey einem zweiten Reclam erhellte es, daſs eine gegebene Ordre den 10ten July 1798 erneuert war.

Der Richter sagte: Bey diesem Falle kömmt es nicht auf die Commissionaire an, da die letzte Ordre von der Parthey selbst so spät, nämlich den 10ten July ertheilt war. Die einzige Frage ist: ob nicht conclusive Gründe vorhanden sind, zu glauben, daſs die Blockade von Amsterdam zu der Zeit in Lissabon bekannt war. Die Parthey hat alle Gelegenheit gehabt, ihre Unwissenheit zu beweisen und hat es nicht gethan. Es ist unmöglich, diese Unbekanntschaft mit der Blockade aus dem Umstand zu folgern, daſs der Blockade in dem producirten Briefe nicht gedacht

wird. Das Gericht ist sehr stark geneigt dafür zu halten, dafs die Blockade den 10ten July in Lissabon müsse bekannt gewesen seyn.

Die schliefsliche Abmachung dieser Sache wurde so lange reservirt, bis man eine bestimmtere Nachricht über die Zeit erhalten haben würde, wann die Notification der Blockade von Amsterdam in Lissabon bekannt geworden wäre.

Keine Entschuldigung oder Ursache in einen blockirten Hafen einlaufen zu wollen, als nur der plene erweisbare Fall der äufsersten Noth ist zuläfsig; wie dies aus der Entscheidung über den Fall des Schiffes die hurtige Hanne, Capitain Dahl *), hervorgeht.

Dies war ein dänisches Schiff, welches den 15ten Febr. 1799 aus einem Hafen in der Barbarey versegelt war und beym Einlaufen in den Texel im April 1799 genommen wurde, indem es angeblich eine ursprüngliche Bestimmung nach Hamburg hatte.

Man bat, dafs das Gericht das Verlesen eines Protestes von Seiten des Capitains erlauben mögte, aus welchem erhellen würde, dafs derselbe in der Nothwendigkeit gewesen wäre, wegen Havarie und aus Mangel an Wasser in den Texel einzulaufen, und dafs

*) Robinson Vol. II. Pag. 124.

sein Volk sich gegen ihn auflehnte und darauf bestand, er solle in irgend einem holländischen Hafen einlaufen.

Das Gericht. Dies Schiff wurde beim Einlaufen in den Texel angetroffen, ein Umstand der auf keine Weise gleichgültig, sondern vielmehr in einem hohen Grade criminel, wenigstens prima facie ist. Er erfordert eine sehr hinreichende Explication. Es ist gewöhnlich, daſs man den Mangel an Wasser und Provision als einen Entschuldigungsgrund vorbringt, und wenn man Ausflüchte dieser Art zulassen wollte; so würde eine Blockade nichts weiter seyn, als eine leere Ceremonie. Solche Ausflüchte sind auf den ersten Anblick aus zwey Gründen auſserordentlich discreditirt, nämlich dadurch, daſs die Thatsache sehr stark gegen sie spricht und daſs die Explication darüber jedesmal zweifelhaft und der Imputation, daſs solche von interessirten Personen kömmt, unterworfen bleibt. Ich bin nicht taub gegen die aufrichtige Prätension, die jedes menschliche Zeugniſs zu vertheidigen sucht, aber zu gleicher Zeit kann ich meinen Verstand nicht gegen den gewöhnlichen Gang des menschlichen Betragens blenden. Ich werde nicht sagen, daſs nicht Nothfälle eintreten können, die eine hinreichende Entschuldigung gewähren würden, und ich füge hinzu, daſs ich, woferne die Parthey zeigen

kann, daſs sie in einer groſsen Noth gewesen und daſs sie vier oder fünf Tage zuvor in keinen anderen Hafen als in den Texel einkommen konnte, sicherlich eine solche dergestalt unterstützte Entschuldigung zu lassen würde. Allein kann sie das nicht und kann sie nicht beweisen, daſs, indem sie den Canal aufkam, sie in keinen andern, weder englischen noch französischen, sondern nur in den verbotenen Hafen von Amsterdam einlaufen konnte; so werde ich diese Apologie verwerfen.

Man erlaubte die Verlesung des Protestes von Seiten des Capitains, des Steuermannes und des Koches, worin Folgendes enthalten war:

„Daſs sie im November nach Saffee versegelten, „daſs während der Zeit ihres dasigen Aufenthaltes, „um die Ladung einzunehmen, sie viel vom schlech„ten Wetter gelitten hätten und verschiedenemal in „die offene See getrieben wären; daſs, da sie den „15ten Febr. 1799 ihre Ladung eingenommen gehabt, „sie beym Zunehmen des schlechten Wetters genöthi„get gewesen wären, ihr Ankertau zu kappen und „unter Segel zu gehen, indem sie das Ankertau und „die Boye dabey verlohren hätten; daſs am 25sten „der Wind bey einer sehr hohen See sehr heftig ge„weht, daſs die See sich über das Schiff gebrochen,

„ die Puttingbolzen aus dem Verdeck gerissen, die „ Wasserfässer weggespült und vielen anderen Schaden „ angerichtet hätte, dafs sie am 16ten März einen anderen Sturm erlebt, welcher sie verpflichtet hätte, „ unter den unteren Segeln beizulegen; dafs das Focksegel und Schoonersegel aus den Stricken herausgerissen und sie verpflichtet gewesen wären dieselben „ wegzuschneiden und andere anzumachen — — dafs „ das Schiff leck geworden — dafs sie aber den Leck „ ausgefunden und gestopft hätten — dafs sie am „ 23sten Scilly gesehen hätten, am 28sten Dover passirt wären und dafs am folgenden Tage das Wetter „ bey Schnee und Frost sehr schlecht gewesen, dafs „ sie am 2ten April unter Yarmouth, bey starkem „ Ostwinde, bey der Sandbank gekommen, und „ verpflichtet gewesen wären, alle Segel, die das Schiff „ nur führen konnte, beizusetzen, um von dem „ Sande freizukommen, dafs am 5ten ihr Topsegel „ weggeflogen und der Wind so heftig geweht, dafs sie „ verpflichtet gewesen wären, den Klüver abzuhauen, „ dafs die Wandten und das Verdeck mit Schnee und „ Eis bedeckt gewesen wären, und sie nur mit grofser „ Mühe das Schiff bearbeitet hätten, und am folgenden Tage wäre die ganze Mannschaft zu dem Capitain gekommen und hätte ihm gesagt, dafs da sie

„ Mangel an Provision und Wasser hätten (indem sie „ während einiger Zeit nur kleine Portionen bekommen hatten) und da ihr Schiff Ausbesserung bedürfe, „ sie von ihm verlangten in den nächsten Hafen einzulaufen, und wenn er dies nicht thun wollte, so „ würden sie ihm das Commando nehmen, daſs er „ daher genöthiget gewesen wäre, ihrem Verlangen „ nachzugeben und dem zu Folge auf Holland zugesteuert hätte."

Der Richter. Ich habe jetzt den producirten Beweis vernommen und ich habe zu entscheiden, ob er der Regel, die ich angegeben und die ich gewiſs nicht aufgeben werde, Genüge geleistet hat, daſs nämlich nichts als eine absolute und unvermeidliche Nothwendigkeit den Versuch rechtfertigen kann, in einen blockirten Hafen einlaufen zu wollen — denn Rücksichten einer untergeordneten Art, als das Vermeiden gröſserer Ausgaben oder gröſserer Schwierigkeiten werden nicht hinreichend seyn.

Ich werde weiter nichts als eine unvermeidliche Nothwendigkeit, die keinen Ausweg zuläſst, und der man nicht widerstehen kann, für eine Rechtfertigung dieser Beleidigung anerkennen. Der Capitain versegelte mit einer Kenntniſs der Blockade, so daſs ihn die allgemeine Notification des vorhergehenden Jahres

afficiret. Am 28sten März passirten sie Dover; den 2ten April waren sie unter Yarmouth und obgleich der Protest gemacht ist, um den Capitain gegen jede Schuld und die Mannschaft gegen Aufruhr zu rechtfertigen, und daher, wie ich vermuthen muſs, alle Facta enthält, die in dieser Hinsicht nothwendig sind; so sehe ich doch den Umstand nicht darin enthalten, daſs sie im Begriff gewesen wären nach Yarmouth zu gehen. Wenn am 3ten April der Mangel an Wasser und Proviant so groſs ist, daſs er sie in den verbotenen Hafen des Texels hineintreibt, warum gehen sie am 2ten April nicht in den offenen und erlaubten Hafen von Yarmouth? Es ist nicht angeführt, daſs sie den Mangel erst am 3ten April entdeckten. Am folgenden Tage, heiſst es, wäre das Wetter noch heftiger geworden, die Mannschaft wäre zu dem Capitain gekommen und hätte von ihm verlangt, daſs er wegen Mangel an Proviant und Wasser in den nächsten Hafen einlaufen mögte, und ein dritter Entschuldigungsgrund wird hinzugesetzt, weil das Schiff der Reparatur bedürfe. Allein dieser Umstand ist nicht im Zeugenverhör enthalten, und es scheint kein solcher drückender Mangel gewesen zu seyn, da das Schiff nachher nach England ohne Schwierigkeit zurückkam. Man bestand darauf, nach dem ersten Hafen gehen zu wollen, indem man

sagte, daſs man sonst dem Capitain das Commando nehmen wollte. Es erhellet nicht, wo dies sich zugetragen, noch ist es angegeben, daſs das Volk darauf bestand, nach Amsterdam gehen zu wollen. Der Capitain sollte gesagt haben, der Texel ist verschlossen, ich will nach irgend einem andern Hafen gehen. Er scheint die Nothwendigkeit nicht eben so sehr gefühlt zu haben, wie die übrige Mannschaft, indem er sagt: „daſs er wider seinen Willen hineingezwungen wäre." Was war denn vorhanden, welches ihn bloſs nur nach diesem verbotenen Hafen hinzog? oder welcher Grund war vorhanden, daſs er auſser diesem keinen anderen weder etwas südlicher oder nördlicher finden konnte? Ist hier die geforderte unvermeidliche Nothwendigkeit? Wenn Entschuldigungen dieser Art zugelassen werden sollten, so weiſs ich wohl, daſs es keinen Fall geben wird, wo man nicht für eine Entschuldigung würde gesorget haben. Ich werde das Schiff condemniren. Wenn die Parthey sich aggravirt hält; so muſs sie das Beneficium, sich an ein höheres Gerich wenden zu können, ergreifen.

In Hinsicht der Ladung *) sagten Lawrence und Sewell bey der Verhandlung: nichts könnte die Abla-

*) Robinson Vol. III. Pag. 524.

der in Saffee, welche Eigenthümer der Ladung wären, mit einer Bekanntschaft der Blockade afficiren. Sie sagten ferner, daſs die Blockade dem Kayser von Marocco nicht notificirt sey, und man bat deshalb, mit einem fernern Beweise, daſs man die Blockade in Saffee nicht gewuſst hätte, admittirt zu werden.

Sir William Scott sagte den 21sten Juny 1801 bey der Entscheidung: Der Bruder des Eigenthümers in Saffee, der in Lissabon wohne, hätte das Schiff zu der Reise von Saffee nach Amsterdam befrachtet, woselbst es an einen zweiten Bruder desselben wäre adressirt gewesen. Sir William Scott fährt darauf fort: Africanische Kaufleute mögen in mehrerer Hinsicht zu einer sehr laxen Application von Principien berechtigt seyn, die durch eine lange Usance zwischen den europäischen Staaten, welche im beständigen Verkehr mit einander sind, festgesetzt wurden. Das Völkerrecht, obgleich es auf sehr einfachen Grundsätzen beruht, enthält doch ein ziemlich künstliches System, welches weder ihrem Beobachtungsgeiste noch ihren Kenntnissen angemessen ist. Aus dieser Rücksicht hat das Gericht es bey einigen Fällen angenommen, daſs das europäische Völkerrecht in seiner ganzen Strenge nicht auf Transactionen von Personen anwendbar sey, die in dem Theil der Welt wohnen, wo der Reclamant lebt.

Allein bey einem Punct, wie der eines Bruches einer Blockade, kann keine solche Nachsicht gezeigt werden, da eine Blockade eine allgemeine und einfache Kriegs-Operation in allen Zeiten und bey allen Völkern war. Diese Menschen müssen nicht glauben, daſs, wenn eine europäische Armee oder Flotte einen Hafen oder eine Stadt blockire, sie die Freiheit haben, dahin zu handeln. Wenn sie dies behaupten können; so würde eine Blockade sehr elusorisch seyn. Sie sind mit allen andern Individuen gemeinschaftlich diesem ersten und Elementar-Princip der Blockade unterworfen: „daſs niemand Zufuhr irgend einer Art in einen blockirten Hafen bringen darf." Dieses ist keine neue Wirkung des Krieges; sie ist so alt und so allgemein, wie der Krieg selbst. Die Unterthanen der barbarischen Staaten können in Ansehung der allgemeinen auf einen blockirten Hafen anwendbaren Regel, in so ferne das Interesse und die Pflichten der Neutralen dabey interessirt sind, nicht unwissend seyn. Demnach beruht die ganze Sache auf einer Quaestio facti: ob nämlich durch irgend etwas gezeigt werden kann, daſs die Parthey mit dem Facto der Blockade unbekannt war; denn da die Notification ihrer Regierung nicht ertheilt ist, so würde die erwiesene Unbekanntschaft mit der Blockade sie schützen können. Nach einer gewissen Zeit liegt es

prima facie der Parthey ob, es zu beweisen, daſs sie nicht mit dem Facto der Blockade unbekannt war. Amsterdam ist ein groſses Object in der handelnden Welt, jeder Kaufmann hat seine Augen darauf gerichtet und bekümmert sich um das Schicksal dieses Hafens, und man kann schwerlich supponiren, ohne einmal an die ganz vorzüglichen Verkehre dieser Personen zu denken, daſs dieser Hafen keine zwölf Monate blockirt seyn konnte, ohne daſs die Reclamanten dies nicht gewuſst haben sollten, und die Art und Weise wie Amsterdam blockirt sey. Nach dieser Bemerkung ging der Richter in das Detail der factischen Umstände, und schloſs mit den Worten:

Ich protestire gegen jede aus diesem Falle gezogene Folgerung, als wenn die Kaufleute dieses Theils der Erde den mehr complicirten Regeln des europäischen Völkerrechts unterworfen wären; allein ich muſs dafür halten, daſs sie diesem ältesten Princip, nach welchem die Nationen, so weit ihre Geschichte geht, in ihrem civilisirten Zustande verfahren haben, unterworfen sind, und den Ausspruch thun, daſs die Reclamanten eine Contravention dieses Gesetzes begangen haben, und diese Güter also confiscable sind.

Den 1sten Aug. 1800 kam die Sache des Schiffes

Imina *) Capitain Baumann Vroom, in der Admiralität vor. Dies Schiff war mit einer Ladung Holz von Danzig ursprünglich nach Amsterdam bestimmt. Der Capitain hörte im Sunde die Blockade von Amsterdam, und veränderte von da seine Reise auf Embden.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung: „Man räumte es ein, dafs zur Zeit der Wegnahme der Cours dieses Schiffes auf Embden, einen neutralen Hafen, gerichtet war."

Es erhellte bey der Verhandlung, dafs Amsterdam durch dieses Land in einen Blockaden-Zustand war versetzt worden, wodurch der Versuch um so crimineller wurde, eine Ladung dieser Art nach diesem Hafen schicken zu wollen. Der Capitain erfuhr die Blockade in Helsingör, und nachdem er mit dem Consul der Nation der Ladungsinteressenten consulirt hatte; so veränderte er seine Reise dahin, dafs er auf Embden zu steuerte. Auf dem Wege dahin wurde er genommen. — — — Ich halte diesen Fall von anderen sehr verschieden, in welchen das Gericht bey Deviationen des Capitains nach blockirten Häfen die Ladung nicht für nothwendig in die Folgen dieser Handlung verwickelt hielt. Man hat bey der Verhandlung gesagt,

*) Robinson Vol. III. Pag. 167.

dafs, so wie in jenen Fällen die criminelle Deviation des Capitains die Ladung nicht implicirte, so könnte auch die günstige Veränderung sie nicht beschützen, und in beiden Fällen müsse die schuldige Handlung nach den Absichten und Maafsregeln des Eigenthümers beurtheilt werden. Allein in jenen Fällen waren Schiff und Ladung in Delicto genommen, und die blofse Quästion war, wem das Delictum zu imputiren sey? Wenn es blofs die Handlung des Capitains war, hielt das Gericht dafür; so könnten die Folgen derselben den Rheder treffen, dessen Agent er war. Dabei nahm es aber an, dafs es hart sey, durch die Handlungen der Capitaine die Eigenthümer der Ladungen zu binden, da die Capitaine nicht de jure die Agenten jener sind, woferne sie nicht specialiter dazu constituirt worden. In dem vorliegenden Falle ist kein jetzt existirendes Delictum. In jenen Fällen wurde der criminelle Anschein, der wirklich vorhanden war, durch die Betrachtung überwogen, dafs die Ladungs-Interessenten nicht nothwendiger Weise durch den Act des Capitains verantwortlich würden; allein hier ist keine Explication nöthig. Die Ladung wurde auf einer Reise nach einem neutralen Hafen genommen. — — Ich werde Freigebung erkennen. Da die Captoren aber in der unumgänglichen Nothwendigkeit waren, den

Fall wegen der anscheinenden ursprünglichen Bestimmung zur Adjudication zu bringen; so denke ich, dafs sie mit Recht zu ihren Kosten berechtiget sind.

In Betreff der angeführten Regel: „dafs eine per Notificationem constituirte Blockade auch für die Unterthanen derjenigen Macht bindend ist, an welche die Notification nicht erging, ist folgende Entscheidnng wichtig.

In der Sache der Adelaide, Capitain Rose *), eines Bremer Schiffes, welches in Amsterdam von America im September 1798 ankam und auf seiner Ausreise im April 1799 genommen wurde, behauptete man, dafs die Strafe der Blockade hier nicht anwendbar sey; dafs es zu Folge der Aussage des Capitains erhelle, er sey mit dem Facto unbekannt gewesen, indem er im Sept. von einem entfernten Lande versegelte, ohne eine blockirende Macht zu sehen, und zur Zeit des Wiederaussegelns nur einem Schiffe begegnete, nämlich demjenigen, welches ihn aufbrachte; dafs keine Notification an die Hanseestädte ergangen sey, und dafs daher, was sie betreffe, die gegenwärtige Blockade nur eine de Facto Blockade sey, gegen welche der Capitain seine Unwissenheit vorschützen könnte, dafs

*) Robinson Vol. 2. Part. 1. Pag. 111.

die Pönal-Folge, welche eine an eine Macht ertheilte Notification habe, die Unterthanen eines andern Staats, der diese Notification nicht erhalten, nicht afficiren könnte — Man bat daher, daſs es dem Reclamanten erlaubt werden mögte, die bona fide Unwissenheit des Capitains und die Behauptung, daſs von der Blockade von Amsterdam keine Notification an die Hanseestädte erfolgt sey, beweisen zu dürfen.

Das Gericht äuſserte den 22sten August 1799 — Gegen dieses Schiff findet ein Verfahren Statt, weil es die Blockade von Amserdam gebrochen hat. Das Gericht hat schon oft entschieden, daſs Auslaufen, wenn es betrügerisch geschiehet, sowohl als Einlaufen ein Bruch der Blockade sey. Die Notification erfolgte an die verschiedenen Regierungen von Europa den 11ten Juny 1798; das Schiff segelte in Amsterdam ein von America im September 1798, unbekannt mit dem Facto. Allein es folgt aus diesem Umstande auf keine Weise, daſs die Blockade aufgehoben war, da sie durch Zufälle suspendirt seyn konnte, welche die Existenz derselben legaler Weise nicht aufhoben. Das Schiff nahm in den Monaten November und December eine Ladung ein und versegelte am 24sten April 1799. Das Verbrechen wurde daher beim Auslaufen begangen. Daſs keine Notification an die Hanseestädte

erfolgt sey, wird bloſs von dem Advocaten eingewandt, da dies nicht in dem Affidavit enthalten ist. Ich will so weit gehen den Satz zuzugeben, daſs die Notification nicht von derselben Zeit an und auf dieselbe Weise einen solchen Fall afficiren würde, als sie die Unterthanen derjenigen Macht afficirt, an welche die Notification directe ergangen war. Allein zu sagen, daſs die Notification einen solchen Fall zu keiner Zeit afficire — ist zu weit gegangen, weil ich glaube, daſs wenn eine Notification an die vornehmsten Mächte von Europa ergangen ist, eine Zeit kömmt, wo solche alle übrige afficirt, nicht sowohl proprio vigore, oder Kraft der directen Bekanntwerdung, als wegen der höchsten Wahrscheinlichkeit der Bekanntschaft damit. Es ist die Pflicht eines Staats die Notification so allgemein als möglich zu machen. Aber ich glaube auch, daſs eine Zeit eintreten kann, wo eine Notification an benachbarte Mächte auch diejenigen afficiren würde, an welche sie nicht directe erging. Von dem Augenblicke an, daſs eine Notification an eine Regierung ergeht, bindet sie die Unterthanen derselben, weil man voraussetzt, daſs sie sich durch das ganze Land verbreiten werde. Vorausgesetzt, daſs eine Notification an Dännemark und Schweden erging; so würde diese der allgemeine Gegenstand der Unterhaltung

werden und es würde beinahe unmöglich seyn, dafs die Nachricht davon einem Bremer nicht zu Ohren käme. Wenn es ihm auch nicht so frühe wie den Unterthanen der Macht, denen man die Notification unmittelbar ertheilte, bekannt würde; so wird die Kunde davon doch im Verfolg der Zeit an ihn gelangen und man mufs annehmen, dafs sie ihm dieselbe Verpflichtung auflegt — da es ihn stark mit der Bekanntschaft der Thatsache, dafs eine Blockade de Facto existire, afficiren würde. Aus diesen Gründen werde ich dafür halten, dafs, obgleich keine Notification irgend ein anderes Land provio vigore bindet, als dasjenige, an welches sie addressirt ist, sie dennoch in einer gewissen nach der Billigkeit anzunehmenden Zeit benachbarte Staaten mit der Bekanntschaft davon afficirt, weil solche aus dringenden Muthmafsungen anzunehmen ist, und ich glaube, dafs ich in dieser Sache nicht zu strenge verfahre, indem ich dieses Princip aufstelle. Was die Umstände dieses besonderen Falles betreffen; so mufs es in Amsterdam ein Gegenstand einer allgemeinen Notorität gewesen seyn, dafs legaler Weise dieser Hafen von den Engländern in dem Zustande der Blockade erachtet wurde. Es ist unmöglich, dafs dies diesem Manne nach seiner Ankunft daselbst nicht sollte zu Ohren gekommen seyn.

Kein Mensch hat das Recht zu sagen: „Ich weiſs eine „Blockade ist vorhanden, aber weil solche meiner „Regierung nicht notificirt ist, so will ich eine La- „dung ausführen.“ Ich halte dafür, daſs es bloſs für eine betrügerische Nachläſsigkeit zu erachten ist, wenn man von einem solchen Gegenstand der allgemeinen Kundbarkeit keine Notiz nehmen will Wenn es jedem Dänen und Schweden bekannt gewesen ist; so ist es unmöglich, daſs es diesem Manne nicht sollte bekannt geworden seyn. Es ist um so weniger glaublich, daſs es diesem Capitain sollte unbekannt gewesen seyn, da es ein Bremer Schiff ist; wenn wir die besonderen Verhältnisse, in welchen Bremen zu dem Souverain dieses Landes steht, betrachten. Was das Affidavit des Capitains betrifft; so werde ich solches mit groſsem Miſstrauen aufnehmen. Capitaine haben ein directes Interesse, Blockaden so bald möglich aufgehoben zu sehen; deshalb sind ihre Affidavits von einem unzulänglichen Gewichte, welches, sobald sie nur producirt werden, ihren Credit sinken macht. Ich halte dafür, daſs der Capitain die Blockade muſs gekannt haben, obgleich er und seine Leute schwören, daſs dies nicht der Fall gewesen, und daſs demnach das Schiff der Strafe der Confiscation unterworfen ist.

Das Schiff wurde condemnirt — die Frage wegen

der Ladung aufgeschoben — dem Capitain seine Pacotille freigegeben.

In dem Falle des Schiffes Juno, Capitain Beard, kam eine Quästion über die Meinung und Bedeutung einer speciellen Erlaubnifs (Licence) vor, die einem americanischen Schiffe ertheilt war, nach dem Hafen der Vlie zu gehen.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung: Dies ist ein Fall, der aus der Blockade von Amsterdam entspringt. Er betrifft ein americanisches Schiff, welches von America ohne Kenntnifs der Blockade aus Amsterdam versegelte, um eine Ladung dahinzubringen. Es lief in Falmouth an und als der Capitain von der Blockade hörte, gab er eine Supplik um specielle Erlaubnifs ein und erhielt dieselbe dahin, wie der Capitain während seiner ganzen Aussage behauptete, um nach Amsterdam zu gehen. Er sagte dies aus, indem er die ihm im Wege stehenden Schwierigkeiten und die Maafsregel beschrieb, die er ergriffen, um sie zu übersteigen. Sein Petitum ging dahin: „nach der Vlie, Embden, oder Rotterdam exportiren „zu dürfen," in der Zugestehung des Petiti war dasselbe extendirt, indem es darin heifs: „nach den

*) Robinson Vol. II. Pag. 116.

„Häfen der Vlie, Embden, Rotterdam oder sonst „wohin." Ob das Petitum aus einer böslichen Absicht herrührte und formirt war, um die Regierung zu betrügen; das ist ein Gegenstand der jetzt untersucht wird. Zugleich wird es dabey aufgeklärt werden, ob die Erlaubniſs in der gewöhnlichen Form abgefaſs sey und ob diejenigen, welche dieselbe gewährten, annahmen, daſs solche auch auf den Hafen von Amsterdam gehe. Ich kann mir nichts anders vorstellen, als daſs dieselbe auch auf Amsterdam, als einen der Hafen der Vlie ging. Denn es läſst sich nicht denken, daſs man die Erlaubniſs in einer natürlichen und verständlichen Form abgefaſst und die Partheien dennoch im Dunkeln darüber gelassen haben sollte, was dieselbe eigentlich besage. Allein man hat bey der Verhandlung behauptet, wenn man auch zugestände, daſs die Erlaubniſs auf gehörige Weise erhalten wäre, so sey dieselbe doch nicht gehörig gebraucht worden, weil es auf allen Fall nur eine Erlaubniſs sey, durch die Vliepassage nach Amsterdam zu gehen, und daſs dies Schiff genommen sey, da es in den Texel einlief. Es könnten viele Gründe vorhanden seyn, warum man diese Distinction in der Erlaubniſs gemacht hätte und deswegen müsse nach dem Buchstaben derselben gelebt werden. Da ich indeſs immer die Interpretation

in diesem Gerichte habe annehmen hören und sie selbst adoptirt habe, daſs die Blockade sich sowohl auf die eine als auf die andere Passage erstrecke, und daſs die ganze Südersee verschlossen sey; so werde ich nicht wieder rückwärts gehen, diese Interpretation restringiren und sagen, daſs sie nur auf eine Einfahrt in dieselbe beschränkt sey. Ich werde umgekehrt dafür halten, daſs, wenn eine Erlaubniſs ertheilt ist, um durch die Vliepassage zu gehen, dieselbe im Wesentlichen dadurch nicht verletzt werde, daſs man durch eine andere Passage geht. Man nehme an, daſs die Erlaubniſs bona fide ausgewirkt ist, um durch die Vlie nach Amsterdam zu gehen; so werde ich es nicht für eine wesentliche Deviation halten, wenn man durch eine andere Passage nach Amsterdam gegangen ist, woferne nicht ein specielles Verbot vorhanden war, oder woferne man nicht eine specielle daraus entspringende Unbequemlichkeit darthun kann, von welcher die Parthey Notiz zu nehmen gehabt hätte. Es ist mit Wahrheit gesagt worden, daſs eine solche Erlaubniſs stricti juris sey, daſs sie ein Privilegium sey, welches der Inhaber nicht zu Folge seiner eigenen Rechte besitzt; sondern welches ihm als eine Nachsicht zugestanden ist, und daſs er daher demselben genau nachkommen müsse. Allein man muſs sich

dabey erinnern, daſs diese Erlaubniſs die Relaxation eines Rechtes bewirkt, welches anderen Ländern sehr lästig fällt, obgleich es von der kriegführenden Seite völlig gegründet ist. Die Verschlieſsung der Häfen eines Landes ist eine groſse Unbequemlichkeit für sie, obgleich sie verpflichtet sind, sich derselben zu unterwerfen. Denn kein Princip des Völkerrechtes ist fester begründet, als dies, daſs ein Kriegführender das Recht hat, eine Blockade gegen die Häfen seines Gegners zu verfügen. Es mag für andere sehr nachtheilig seyn; allein wenn es irgend ein Völkerrecht giebt, so bin ich der Meinung, daſs von den frühesten Zeiten an, dieses Princip durch die allgemeine Usance der Völker so fest etablirt ist, wie irgend ein anderes Gesetz. Dieses Recht ist immer hart für andere, und obgleich eine Erlaubniſs ein Privilegium ist; so bin ich doch nicht geneigt, die Folgen davon auf das Strengste bey einer Blockade anzuwenden, sondern will vielmehr annehmen, daſs Erlaubnisse bey solchen Fällen günstig ausgelegt werden müssen, und daſs es die Ehre und Aufrichtigkeit der Regierung, welche dieselben gewährt, interessirt, nicht zu strenge auf den Buchstaben zu halten. Ich werde noch weiter gehen und sagen, daſs wenn ich überzeugt seyn würde, in diesem Falle sey ein bona fide Act vorhanden,

nichts Hinterlistiges sondern ein bloſser Irrthum des neutralen Capitains constire; so würde ich gegen einen Fremden nicht zu strenge die Regel, Ignorantia iuris non excusat, anwenden, der die genaue Bedeutung der Erlaubniſs, die er von einem fremden Lande erhalten hatte, nicht recht verstand, und dabey würde ich mich überzeugt halten, daſs ich nichts weiter gethan hätte, als was eine billige Rücksicht auf die Ehre des Landes, welches eine solche Erlaubniſs gewährt, zu fordern scheint.

Die Erlaubniſs geht dahin, eine Ladung nach den Häfen der Vlie oder sonst wohin auszuführen, und dies unter gewissen Bedingungen, worunter zwar nicht die Bedingung ist, daſs er wieder aussegeln dürfe.

Allein dies ist ein Beneficium, welches incidenter aus der Erlaubniſs folgt und davon unzertrennlich ist. Denn man kann sich nicht vorstellen, daſs das Schiff die Erlaubniſs dahin zu gehen erhalten hatte, um sich dort einsperren zu lassen, und selbst ein Gegenstand der Blockade zu werden. Ein Schiff, welches vor einer Blockade eingelaufen ist, kann in Ballast wieder auslaufen oder auch eine solche Ladung mitnehmen, die dasselbe schon vor der Blockade am Bord hatte. Diese Distinction habe ich immer zugelassen und

werde es thun bis ich von den Lords of Appeal eines andern belehrt werde. Die Erlaubniſs schweigt über diesen Punct. Da ich schon gesagt habe, daſs, wenn ich mich überzeugte, die Parthey habe auf eine aufrichtige obgleich irrige Weise die Erlaubniſs zu vollziehen gesucht, ich dieselbe zu einer liberalen Interpretation berechtiget halte; so habe ich jetzt die Handlungen des Mannes zu untersuchen, damit ich es in der Voraussetzung daſs ein Misgriff Statt fand, erfahre, ob man dabey ehrlich zu Werk ging und sich bloſs unschuldiger Weise irrte, weil ich sodann dafür halten werde, daſs dies in dem gegenwärtigen Falle hinreichend sey. Der Capitain nahm die Retourladung an Bord, kam damit nach einem Hafen dieses Landes und sollicitirte um die Protection einer Convoy, indem er dabey so offen und mit so weniger Zurückhaltung wie möglich verfuhr. In der Res gesta ist nichts, wodurch die Imputation des Betruges auf die Parthey haftet. Ist in der speciellen Erlaubniſs irgend etwas vorhanden, welches beweist, daſs es ihm nicht frey stand eine Ladung einzunehmen oder nicht so zu handeln, als wenn in seiner Hinsicht die Blockade ganz cessirt hätte? Wenn dem nicht so gewesen wäre, so hätte er davon Notiz nehmen müssen. Allein es war keine Distinction gemacht, die den Mann, der diese

Erlaubnifs erhalten hatte, hätte aufmerksam machen können. Er segelte nach dem Hafen unter der directen Auctorität des Kriegführenden und kann sein Privilegium für extensiver gehalten haben, als dasjenige eines Schiffes, welches vom Anfange an da war. Der Neutrale hat kein Recht zu sagen: „Ich bin zufällig hier, und deshalb habe ich ein Recht ungeachtet der Blockade eine Ladung einzunehmen." Allein dieser Mann hatte Erlaubnifs einzulaufen, wodurch in seiner Hinsicht der erste und Hauptzweck der Blockade, die Importation zu verhindern, wegfiel, und ich glaube er hat annehmen können, sich für berechtigt zu halten, seinen Fall von den gewöhnlichen anderer Neutralen, die vor der Blockade in einem blockirten Hafen waren, verschieden zu halten. Wenn dies etwas Nachtheiliges erzeugt und wenn die Regierung nicht dafür hielt, dafs die specielle Erlaubnifs diese Wirkung haben sollte; so hätte es bestimmt ausgedrückt werden müssen. Die Bedingung, dafs er keine Ladung ausführen dürfte, hätte inserirt seyn müssen und dann würden alle Personen einen hellen Pfad vor sich gesehen und gewufst haben, wie sie sich in dieser delicaten Lage zu benehmen hätten.

Ich habe nicht nöthig über die legale Wirkung einer solchen Erlaubnifs etwas festzusetzen. In der

vorliegenden Auslegung sehe ich keinen Betrug, und wenn es erhellen sollte, dafs diese Erlaubnifs in der gewöhnlichen Form ausgefertigt ist; so halte ich mich nicht für berechtigt etwas anders zu sagen, als dafs dieser Mann, wenn man überhaupt annehmen kann, er habe sich vergangen, es auf eine schuldlose Weise gethan habe und unter Umständen die gar keine Strafe zulassen.

Den 20sten July 1799 erklärte der Königs-Advocat: Da er keine gehörige Auskunft über die Form der schriftlichen Erlaubnisse erhalten hätte — so wolle er den Procefs nach dem was das Gericht geäufsert hätte nicht weiter fortsetzen, und das Schiff wurde freigegeben.

Den 18ten July 1799 kam die Sache des Schiffes Vrouw Johanna, Capitain Ohken*), zur Entscheidung.

Dies war der Fall eines den 16ten December 1798 genommenen Schiffes, gegen welches in puncto eines Bruches der Blockade von Amsterdam verfahren wurde. Es war den 6ten Nov. 1798, nach Amsterdam bestimmt, von St. Petersburg versegelt.

Der Richter sagte: Die Blockadenfälle, die in den letzten Jahrhunderten bey den Holländern vorkamen,

*) Robinson Vol. II. Pag. 109.

haben auf diesen Fall keine unmittelbare Anwendung. Die Holländer hatten die ganze Küste ihres Feindes blockirt, und hier bey diesem Falle war blofs der Hafen von Amsterdam blockirt. Man hat es nicht abläugnen können, dafs, wenn ein Schiff auf einen blockirten Hafen versegelt, nachdem es vorher eine Notification von der Blockade erhielt, der Act des Versegelns als ein Bruch der Blockade angesehen werden müsse. Die Quästion ist daher blofs: ob die am 11ten Juny notificirte und nicht revocirte Blockade für fortdaurend zu dieser Zeit erachtet werden müsse. Das Schiff versegelte den 6ten November. Darf ich präsumiren, dafs zu der Zeit die notificirte Blockade nicht mehr existirte? Ich darf es nicht, noch konnten diejenigen es, welche dieses Schiff expedirten. Ich halte es für die Pflicht eines Landes, welches eine Blockade notificirt, dieselbe auch zu revociren. Keine solche Revocation ist notificirt worden; daher mufs ich präsumiren, dafs dieselbe noch existirte. Ich halte dafür, dafs Schiff und Ladung, die zu der Zeit nach Amsterdam bestimmt waren, confiscable sind.

Das preufsische Schiff die Welvaart van Pillaw, Capitain Botter *), wurde im April 1799 auf der Höhe

*) Robinson Vol. II. Pag. 128.

von Dungenefs genommen und gegen dasselbe in puncto eines Bruches der Blockade von Amsterdam verfahren, da es von da im März mit einer Ladung versegelt war.

Dr. Laurence sagte für den Reclamanten, dafs sie ein Affidavit zu produciren bereit wären, um die Unwissenheit der Leute in Amsterdam mit der Blockade dieses Hafens bis zur zweiten Notification, die den 2ten April 1799 erfolgte, zu beweisen. Allein da das Gericht bestimmt habe, dafs die im Juny vorigen Jahres erfolgte Notification als beständig in Kraft erachtet werden sollte, bis sie zurück gerufen würde; so wäre es unnöthig dieses Affidavits in anderer Hinsicht zu erwähnen, als dafs man daraus im Appellatorio eine Einrede hernehmen wollte. Dr. Laurence sagte ferner: dafs der Gegenstand des Affidavits durch den Umstand corroborirt würde, dafs die Captur weder durch die blockirende Macht noch vor der Mündung des Hafens erfolgt wäre, wodurch eine starke Präsumption entstünde, dafs die Blockade nicht wirklich wäre aufrecht erhalten worden; dafs die Regel, welche das Gericht über die Fortdauer einer per Notificationem constituirten Blockade festgesetzt hätte, nur auf Schiffe sich beziehen könnte, die einlaufen wollten. Was die Schiffe betreffe, sagte er, die aus einem blockirten Hafen kämen; so verhinderte die Blockade

selbst es, daſs die in dem Hafen liegenden Schiffe nichts als das Factum der Blockade wüſsten, und daſs, wenn die Blockade nicht mehr fortgesetzt würde, sie keinen Grund hätten, die Fortdauer derselben zu präsumiren, und daſs sie nicht in Delicto wären, wenn sie, wie dieses Schiff gethan hätte, dann ausliefen, als kein blockirendes Schiff vor dem Hafen war.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung: Aus zwey Gründen scheint man bey diesem Falle auf Nachsicht zu rechnen. Man hat gesagt die Fortdauer der Blockade sey in Amsterdam nicht notorisch gewesen, daſs die Notification nur an die neutralen Staaten gerichtet wurde, und daſs Schiffe, die in einem blockirten Hafen lägen, daher Unwissenheit vorschützen könnten. Ich habe dagegen indeſs zu bedenken, daſs dies kein holländisches, sondern ein preuſsisches Schiff war, und daſs es die Pflicht der preuſsischen Regierung gewesen wäre, die ihr einige Monate vorher mitgetheilte Notification ihren Unterthanen in den verschiedenen Häfen bekannt zu machen. Ein anderer Umstand, warum man um Nachsicht gebeten hat, ist dieser, daſs das Schiff, wenn ich so sagen darf, der äuſseren Circumvallation entgangen wäre, seine Reise eine Strecke fortgesetzt hätte und dadurch den Pönalfolgen entgangen sey.

Diesen Grund kann ich indeſs nicht gelten lassen, wenn anders der Satz richtig ist, daſs ein neutrales Schiff nicht die Freiheit hat, mit einer Ladung aus einem blockirten Hafen herauszukommen; so kenne ich keine andere natürliche Grenze dieses Verbrechens als das Ende der Reise.

Es würde lächerlich seyn zu sagen: „wenn ihr „nur bey der blockirenden Macht vorbey kommen „könnt, so seyd ihr frey" — dies würde eine sehr absurde Application des Princips seyn. Wenn das Princip richtig ist, so muſs es diejenige Ausdehnung haben, die ich demselben gebe. Denn ich sehe auf keine andere Weise, wie das Verbrechen seine Grenzen erhalten könnte.

Sir William Scott bezog sich hier auf eine Stelle in Bynkershoeck, worin er über die holländischen Verordnungen des vorigen Jahrhundertes, Blockaden betreffend, spricht und worin es unter anderen heiſst:

„Wenn ein Engländer aus Flandern nach Dänne„mark bestimmt, von einem Holländer in einen eng„lischen Hafen gejagt wäre, und genommen würde, „wenn er von da, um seine Reise fortzusetzen, aus„gelaufen und in seinem Bestimmungshafen noch „nicht angelangt wäre; so scheint er mir auf der Reise „und in dem Act des Verbrechens ertappt zu seyn

„und es ist einerley, ob der Hafen, wohin er sich „flüchtete, in seinem oder in einem anderen Lande „lag, da er in beiden Fällen nicht der Hafen war, „woselbst seine Reise sich endigen sollte." (Q. I. P. Lib. I. Cap. 2.)

Was mich betrifft; so halte ich das Princip, was ich aufgestellt habe, für richtig und ich werde annehmen, dafs, wenn ein Schiff, welches eine Blockade gebrochen hat, auf irgend einer Stelle seiner Reise angetroffen wird, es in Delicto ertappt und confiscable ist.

Den 19ten July 1799 wurde gleichfalls die Sache des Schiffes Jonge Petronella, Capitain Kens *), entschieden. Dies dänische Schiff war den 28sten März 1799 aus Rotterdam versegelt. Es wurde genommen und gegen dasselbe eine Klage in puncto gebrochener Blockade der vereinigten Staaten angestellt, die den 21sten März 1799 den fremden Ministern notificirt und den 26sten März 1799 der Hofzeitung inserirt war.

Der Richter sagte: Was das Eigenthum des Schiffes betrifft, so scheint kein Zweifel aufgeworfen zu seyn. Ich denke eine Woche ist nicht hinreichend, um eine Parthey die legalen Wirkungen einer Blockade em-

*) L. c. Pag. 131.

pfinden zu lassen. Wir erkennen daher das Schiff frey.

Der Fall, betreffend das Schiff the Youffrow Maria Schröder, Capitain Greenwold, der den 15ten July 1800 *) in der Admiralität vorkam, beweist, wie unbestimmt und schwankend die englische Praxis in Ansehung der Blockade gewesen ist, und wie nachtheilig in jeder Hinsicht für Neutrale.

Dies war der Fall eines den 14ten Juny 1799 auf einer Reise von Rouen nach Altona genommenen preufsischen Schiffes, gegen welches ein gerichtliches Verfahren wegen des Bruches der Blockade von Havre Statt fand. Bey einer früheren Verhandlung behauptete man von Seiten des Reclamanten, dafs die Blockade für relaxirt zu erachten sey, und es wurde befohlen, dafs über die Fortdauer der Blockade von Havre von der Admiralität Auskunft einzuholen sey. Es wurde darauf ein Certificat von der Admiralität, datirt vom 4ten Juny 1800 in diesen Worten producirt:

„certificiren dem Right honorable, Sir W. Scott, „Richter in dem Oberadmiralitäts-Gerichte von Eng- „land, dafs die Blockirung des Hafens von Havre de „Grace in Frankreich und der anderen Häfen der Seine

*) Robinson Vol. III. Pag. 143.

„ durch Sr. Majestät Schiffe den 28sten Febr. 1798 an-
„ befohlen wurde, und daſs seit der Zeit diese Blocka-
„ de durch keine Ordre der Lords Commissioners of
„ the Admiralty an Sr. Majestät Kreuzer aufgehoben
„ oder relaxirt worden; sondern, daſs diese Häfen im-
„ mer in dem Zustande einer Blockade verblieben sind
„ und noch verbleiben."

Von Seiten der Reclamanten sagte Laurence:

„ Dies ist ein Fall von der Classe der Fälle, in deren Hinsicht das Gericht eine Untersuchung, betreffend die Art und Weise, wie die Blockade von Havre aufrecht erhalten ist, anbefohlen hat. Aus der Thatsache, so wie sie jetzt erhellt, und aus den auf dieselbe anwendbaren allgemeinen Gesetzesprincipien geht hervor, daſs keine Blockade gegen diese Schiffe für existirend erachtet, und dem zu Folge die Strafe, die gewöhnlich auf den Bruch einer Blockade folgt, auf keine Weise gegen sie vollzogen werden kann. Zwey Dinge werden für nothwendig gehalten, um die legale Wirkung einer Blockade zu constituiren, erstens

„ daſs eine wirkliche Blockade existire, und zweitens, daſs irgend eine Notification davon ertheilt sey, entweder durch eine öffentliche Declaration an fremde Staaten oder durch eine Notiz und Warnung, die dem individuellen Schiffe, welches eines intendirten Bruches

beschuldiget wird, ertheilt worden ist. Von diesen beiden Erfordernissen ist die actuelle Blockade das Wirksamste, da ohne sie eine Notification nichts erzweckt, wie dieses in dem Falle der von den Commandeuren in Westindien erlassenen Proclamationen, die nachmals durch unseren Minister in America publicirt wurden, entschieden worden ist. Man kann es als ein fundamental Princip annehmen, es sey nothwendig, daſs eine wirkliche Blockade existire und eine Notification an und für sich selbst sey nicht hinreichend, die Präsumption der Existenz einer Blockade zu geben. Noch viel weniger kann diese Wirkung einer solchen Notification, als der gegenwärtigen, die in ihren Ausdrücken auf einen einzelnen Gegenstand beschränkt und in ihren Wirkungen prospectiv ist, beygemessen werden, da es jetzt erhellt, daſs, obgleich die öffentliche Declaration schon den 23sten Febr. erfolgte, doch an unsere Kreuzer keine Ordre zur Ausführung vor dem 28sten gegeben wurde. Da der Zweck der Blockade auf die Absicht beschränkt war, einer Invasion, mit der dieses Königreich bedroht wurde, vorzubeugen; so ist kein Grund zur Vermuthung, daſs man intendirte sie länger fortzusetzen, als dieser specielle Grund existirte. Im November 1798, folglich schon so frühe, erfahren wir von einer

so großen Anctorität als Lord Duncan in dem Falle des Neptunus, Capitain Hempel, daſs die Marine von einer damals existirenden Blockade von Havre nichts wuſste. Von dieser Periode, während des Frühjahrs und Sommers von 1799 hat man unveränderlich Schiffe ein- und auspassiren lassen. Viele Schiffe sind angehalten und was das Eigenthum der Ladung, die Destination und andere Puncte betrifft, examinirt worden, allein es scheinen keine Einwürfe in Ansehung der verletzten Blockade gemacht zu seyn. Gegen einige fand in anderer Hinsicht ein gerichtliches Verfahren Statt, und einige wurden gleich freigegeben.

Dies Schiff lief im May 1799 ein, begegnete der Fregatte Stay, welche dasselbe unmolestirt passiren ließs. Es lief den 14ten Juny wieder aus, sah in den ersten 48 Stunden kein Schiff und wurde am Ende bey North Foreland von dem Cutter Camperdown angehalten. Alle die Captur begleitenden Umstände zeigen, daſs der Grund der Anhaltung keine Connection mit der Blockade hat. Am Ende des Juny und im Anfange des July litt man, daſs die Vrouw Barbara in Havre einlaufen und darauf wieder auslaufen durfte. Dies Schiff wurde nachmals von dem Kriegsschiffe Harpy bey North Foreland genommen. Den 21sten

Juny wurde der Tuiskon, der aus Havre kam, angehalten und nach dem auf der Station commandirenden Schiffe, Penelope genannt, gebracht, wo dies Schiff, nachdem es examinirt war, Erlaubniſs erhielt, weiter zu segeln. Diese Erlaubniſs wurde auf die Papiere geschrieben. Das Schiff wurde nachmals in Verfolg seiner Reise auf der Höhe der Lizards genommen. Den 11ten July 1799 wurde der Henricus von einem englischen Cutter angehalten und freigegeben, nachmals wurde dieses Schiff von der Fregatte Duchefs of York examinirt und erhielt Erlaubniſs in Havre einzugehen; wurde von derselben Fregatte aber den 8ten September, da es wieder herauskam angehalten und aufgebracht. Man muſs bemerken, daſs in der Zwischenzeit neue Verhaltungsbefehle von der Admiralität eingegangen waren. Die Kaptoren haben Ordres von der Admiralität vom 17ten August an den Capitain der Atalanta producirt, die ihm befahlen, den Beaver unter sein Commando zu nehmen und sobald als möglich auf die Höhe von Havre zu segeln, daselbst die Schiffe, welche er auf der Station finden würde, unter sein Commando zu nehmen, die Küste zu blockiren, die Bewegung des Feindes zu beobachten und die Insel St. Marçou zu beschützen bis er weitere Ordres erhielt.

Diese Ordres sind vollkommen mit derjenigen Auslegung conform, die man auf die vorige Notification angewandt hat, als wenn dieselbe nichts mit der freien Passage neutraler Schiffe zu thun hätte. Auch dieser Befehlshaber scheint sie aus diesem Gesichtspuncte betrachtet zu haben. Denn in einem anderen Exhibito, welches in dem Falle des Henricus producirtt worden ist (worin der Befehlshaber der Atalanta den wesentlichen Inhalt seiner Correspondenz mit Herrn Nepean angiebt) erhellt es, daſs der Befehlshaber dem Herrn Nepean berichtet, er habe ein eingehendes Schiff examinirt und es passiren lassen, auf eine Weise als wenn er von einem alltäglichen Gegenstande spreche. Das Datum dieses Briefes ist vom 13ten September. Um die Zeit war es, daſs das Gericht eine Untersuchung über die Blockade anordnete. Nachdem die Quästion bis hieher erläutert ist; so erhellt nun, daſs seit der Zeit ein verschiedenes Betragen beobachtet worden ist. Am 27sten Sept. schreibt Herr Nepean an diesen Befehlshaber: „Ich habe den Befehl der committirten Lords der Admiralität, sie zu benachrichtigen, daſs Sie kein Schiff, sey es welches es wolle, nach Havre hineinlassen sollen." Dieses ist als die erste Declaration, daſs Havre unter einer mercantilen Blockade zu halten sey, seit Nov. 1798 zu

erachten. Die erste Notification involvirte dies nicht. Das Betragen derjenigen Macht, die auf dieser Station employirt war, contradicirt dem ausdrücklich — Bis zum 10ten Oct. 1799, wo diese letzteren Befehle angingen, ereignete sich kein Beispiel, von welchem irgend ein Zeuge aussagt, dafs er in Hinsicht der Blockade angehalten sey. Seit der Zeit giebt es keinen Fall, in welchem die Zeugen diesen Umstand nicht als den Grund ihrer Anhaltung angeben. Bis zum August, da eine Art von Erneuerung veranlafst wurde, mufs die Blockade als gänzlich relaxirt erachtet werden, welches allein schon zu Folge des Völkerrechtes als eine legale Cessation wirken darf. Bynkershoeck, indem er hierüber handelt und über die Praxis seines eigenen Landes, sagt, dafs eine Blockade wirksam relaxirt ist „Si segnius orae observatae fuerint."

Im vorliegenden Falle, wo die ursprüngliche Absicht der Blockade war, einer Invasion vorzubeugen, ist es natürlicher, nachdem die Gefahr aufgehört hat, eher eine allgemeine Remission, als eine finale Cessation der Blockade anzunehmen. Da dem so ist; so kann die Wirkung einer Blockade ohne eine declaratorische Handlung nicht erneuert werden. Schiffe, welche während der Periode der Relaxation aus anderen Gründen und nachdem sie in Hinsicht des Blocka-

denpunctes untersucht und freigegeben waren, angehalten wurden, können zu der Pön des Blockadenbruches nicht durch den Umstand, dafs eine negative Declaration der Regierung producirt wird, welche besagt, nicht dafs eine wirkliche Relaxation vorhanden war; sondern nur, dafs sie keine Befehle zu diesem Behufe erlassen hatte, zurückgeschlept werden. Die Thatsache einer wirklichen Remission ist, was dieses Schiff betrifft, völlig erwiesen, um es von der Anklage zu befreien, eine Blockade gebrochen und die Strafe derselben verwirkt zu haben.

Bey der Entscheidung dieses Falles sagte Sir W. Scott:

„Dies ist der Fall eines Schiffes, welches auf der Reise von Havre nach Altona genommen wurde. Alle Papiere des Schiffes besagen, dafs das Schiff aus Havre kam, und man verheimlicht diesen Umstand auch nicht. Der Capitain sagt zwar bey seinem Verhör: „dafs er nicht wisse weshalb er genommen sey." Allein es ist nicht nothwendig, dafs der Kaptor zur Zeit der Kaptur irgend einen Grund anzugeben hatte. Er nimmt ein Schiff auf seine eigene Gefahr und unter seiner eigenen Responsabilität, für Kosten und Schaden bey irgend einer ungerechten Ausübung seines Rechtes zur Kaptur zu haften. Zu gleicher Zeit konnte

es doch zweckdienlich seyn, daſs irgend eine Declaration gemacht wurde, weil es möglich war, daſs, nachdem die Gründe angegeben worden, es in der Macht des neutralen Capitains stand, solche Erläuterungen anzugeben, die im Stande wären, den gegen ihn obwaltenden Verdacht zu Boden zu schlagen. Die Angabe der Gründe mag daher für beide Partheien zweckdienlich seyn, allein sie ist nicht absolut nothwendig. Es ist keine Pflicht vorhanden, die dem Kaptor befiehlt, seine Gründe anzugeben, noch weniger kann man negativer Weise vorschützen, daſs, weil der Blockade bey der Wegnahme keiner Erwähnung geschehen sey, dieselbe beiden Partheien müsse unbekannt gewesen seyn.

In der Deposition des neutralen Capitains beeidigt er ausdrücklich seine eigene Unwissenheit was das Factum der Blockade betrifft und beschreibt sehr freimüthig den Lauf seiner letzten Reisen: „daſs er von „Memel nach Sandwich ging; von da auf Embden „versegelte, aber durch contraire Winde veranlaſst „wurde nach Bourdeaux zu gehen, von wo er auf „Havre versegelte, und daſs er jetzt auf der Reise „von Havre nach Altona sey, daſs er nie eine Blocka„de gebrochen noch eine Notification von derselben „erhalten habe" und in dieser Angabe wird er von

einem anderen Zeugen unterstützt. Allein es ergab sich in Facto, daſs Havre wirklich in dem Zustande einer Blockade sey, uud der Kaptor hat ein vollkommenes Recht sich diesen Umstand zu Nutzen zu machen. Denn obgleich dieses Schiff die blockirende Macht passirt war und von einem zu diesem Endzweck nicht angestellten Kreuzer genommen wurde; so ist doch von dem Gerichte angenommen worden, daſs, wenn ein Schiff dies illegale Factum begangen hat, mit einer Intention eine Reise zu beginnen in einen blockirten Hafen einlaufen zu wollen oder von da zu versegeln, dasselbe von diesem Verbrechen nicht vor Beendigung der Reise wieder gereiniget werde. Bis diese Periode completirt ist, ist jeder Kreuzer competent dasselbe anzuhalten und dieses Umstandes wegen ein gerichtliches Verfahren gegen dasselbe anzustellen. Wenn daher das Factum, daſs das Schiff eine Blockade verletzt hat, erwiesen ist; so kann kein Zweifel darüber obwalten, daſs dieser Cutter nicht gegen dasselbe zu der für ihn daraus flieſsenden Wohlthat berechtigt sey.

Es ist ganz klar, daſs vor einigen Monaten eine Blockade eingetreten ist, und daſs an des Reclamanten Regierung eine Notification darüber erfolgte, nicht bloſs daſs eine Blockade erfolgen würde; sondern auch

eine Blockade von der strengsten Art. Eine Blockade kann mehr oder weniger strenge seyn, entweder aus der einfachen Absicht, die militairischen Operationen des Feindes zu beobachten und das Auslaufen seiner Flotte zu verhindern, so wie bey Cadix: oder von einer ausgedehnteren Art, dergestalt, daſs sie allen neutralen Schiffen den Zugang zu diesem verbotenen Ort untersagt, welches stricte und eigentlich genommen eine Blockade ist, denn die andere Art ist, was die Neutralen betrifft, gar keine Blockade. Es ist ein unbezweifeltes obgleich ein strenges Recht der Kriegführenden, eine solche Blockade zu verhängen und kann als ein strenges Recht durch Interpretation nicht ausgedehnt werden. Dies Recht kann als Begründung zu Beschwerden von Seiten der Neutralen seine Wirkung äuſsern, allein es ist dennoch ein Recht, dem sie sich zu Folge des Völkerrechtes unterwerfen müssen. Da es indeſs ein Recht von einer sehr strengen Art ist; so ist dasselbe durch bloſse Interpretation nicht zu schärfen.

In diesem Falle erklärte die Notification, daſs die Blockade von der strengsten Art seyn würde. Die Mündung der Seine sollte ganz versiegelt werden. Kein Ein- noch Auslaufen sollte erlaubt werden. Die Blockade sollte so complet seyn, als die blockirende

Macht sie effectuiren könnte. Dies war der Inhalt der an die fremden Regierungen bekannt gemachte Notification, und ich kann durchaus nicht bezweifeln, daſs die von unserer Admiralität ertheilten Ordres dem conform gewesen sind. Man kann unmöglich supponiren, daſs die Regierung nicht mit der gröſsesten Genauigkeit die Befehle zur Ausführung einer solchen Maaſsregel, die so wesentlich andere Staaten afficirt, wird ertheilt haben. Bey Ergreifung solcher Maaſsregeln würde es passend seyn, wenn diesem Gerichte darüber eine Notification ertheilt würde, da dasselbe schlieſslich über die daraus veranlaſsten Folgen zu entscheiden hat. Es mag auch zu wünschen seyn, daſs unsere Flotten auf anderen Stationen damit bekannt gemacht würden. Allein diese Rücksicht in Hinsicht der Praxis und dessen was thunlich seyn würde, darf auf keine Weise auf die Wirkungen der beschafften Notification Bezug haben und auf die Maaſsregeln, welche ergriffen sind, um dieselbe in Ausführung zu bringen. Es ist unmöglich zu supponiren, daſs die von der Regierung an die Admiralität erfolgte Communication nicht mit gleicher Genauigkeit von der Admiralität sollte vollzogen seyn. Kein Mensch, der weiſs wie die Admiralität sich immer betragen hat, kann zweifeln, daſs die Ordres zur Aus-

führung einer solchen Maafsregel nicht mit der äufsersten Schnelligkeit und Präcision an unsere Kreuzer auf dieser Station ausgefertigt und abgesandt sind. Ich wage es, diese Thatsache als wahr anzunehmen, dafs die Ordres an unsere Kreuzer auf die regelmäfsigste Weise erlassen sind; allein ich kann meine Augen nicht gegen eine Thatsache verschliefsen, welche das Gericht in Verlegenheit setzet, dafs die Blockade nämlich nicht gehörig vollzogen ist. Eine temporaire und gezwungene Entfernung der blockirenden Macht durch Zufälle von Winden und Stürmen würden nicht hinreichend seyn, eine legale Relaxation zu constituiren. Allein im gegenwärtigen Falle werden Schiffe angehalten, untersucht und eingelassen. Der Capitain dieses individuellen Schiffes sagt: „dafs, wie er „auslief, er in den ersten 48 Stunden kein Schiff ge„sehen habe." Dies kann durch Zufall seyn, allein da er einlief, waren sie auf der Station; und kein Versuch wurde gemacht, ihn von dem Einlaufen abzuhalten. Dieser Angabe wird nicht widersprochen, obgleich ich glaube, dafs eine gehörige Anfrage an die dabey interessirten Königl. Schiffe gemacht ist. Es erhellt auch, dafs in anderen Fällen keine Macht angewandt wurde, um die Blockade zu erzwingen. Es wurde dieselbe Erlaubnifs ertheilt einzulaufen. Wie

dies zuging, kann ich nicht ausmitteln. Denn ic finde dafs die Befehle von der Admiralität, datirt den 27sten Aug. 1798, dahin gingen, den Hafen von Havre zu blockiren, und dieser Befehl scheint sich von selbst mit den früheren Befehlen zu verbinden. Ueberdies ist ein Brief von Herrn Nepean an Capitain Griffiths vorhanden, eine Antwort auf einen Brief, der angegeben hatte: „dafs the Fly eine Snow examinirt und „freigelassen hätte," worin Herr Nepean schreibt: „Ich habe den Befehl Ihnen anzuzeigen, dafs sie kein „Schiff, sey es welches es wolle, einzulassen haben." Es kann daher kein Zweifel über die Absicht der Admiralität, dafs kein neutrales Schiff eingelassen werden sollte, vorhanden seyn; allein es ist Thatsache, dafs derselbe nicht bey allen Gelegenheiten effectuirt wurde.

Was ist eine Blockade anders als ein durch Gewalt verhinderter Zugang zu einem Orte oder Hafen? Wenn diejenigen Schiffe, die auf dem Fleck stationirt sind, um die Blockade aufrecht zu erhalten, ihre Macht zu diesem Endzweck nicht anwenden wollen; so kann ein Gericht unmöglich sagen, dafs zu der Zeit eine Blockade wirklich existirte um dieses Schiff zu afficiren — Demnach würde der einzige Grund, wodurch das Schiff afficirt werden könnte, der seyn,

dafs die ganze Reise von der Zeit der Versegelung von Bourdeaux an criminel war, ohne irgend eine Rücksicht auf das Benehmen der blockirenden Macht. Dagegen mufs ich aber auch überlegen, dafs das Schiff nicht aus seinem eigenen Hafen kam. Es war von seiner Heimath einige Zeit entfernt gewesen. Es war in unseren Häfen gewesen, wo dem Capitain die Notification vielleicht nicht zur Wissenschaft kam. Es versegelte darauf nach Bourdeaux. Es würde ein wenig hart seyn zu sagen, dafs der Capitain nicht während der Zeit, welche er nothwendig auf diesen beiden Reisen zubringe mufste, einer Vermuthung hätte Raum geben dürfen, wenn er auch zufällig vorher von der Blockade wäre unterrichtet worden, dafs solche cessirt haben würde. Ich fürchte, dies allein würde ihm nicht helfen. Allein wenn man diesen Umstand mit der Thatsache zusammen hält, dafs keine Macht ihn verhinderte einzulaufen; so würde es ein wenig zu strenge seyn, das stricte Princip des Rechtes auf ihn anzuwenden. Ich denke diese Umstände sortiren diesen Fall unter das im Neptunus, Capitain Hempel, aufgestellte Princip, bey welchem Falle es erhellte, dafs das Schiff mit einer Intention die Blockade von Havre zu brechen oder vielmehr auf gutes Glück, dafs die Blockade aufgehört habe, ver-

segelte. Es begegnete der Flotte des Admirals Duncan und wurde benachrichtiget, daſs Havre offen sey und das Gericht hielt dafür, daſs nach dieser Permission es nicht als in Delicto genommen zu erachten sey. Im gegenwärtigen Falle erhielt das Schiff Erlaubniſs mit einer Ladung einzulaufen. Wenn ich auf die Thatsache hinblicke, daſs das Schiff vom südlichen Europa kam, und daſs es wirklich Erlaubniſs erhielt einzulaufen, so denke ich, daſs dieselbe für dieses Schiff die günstigen Rücksichten erwecken, welche in Hinsicht des vorbenannten Falles Statt fanden. Es ist für mich unmöglich dies zu sagen, ohne nicht zu gleicher Zeit den groſsen Nachtheil zu bemerken, der durch diese Art von Unachtsamkeit, welche unsere Kreuzer sich haben zu Schulden kommen lassen, erwächset. Die Regierung befiehlt vergebens Blockaden, wenn diejenigen, welche zu diesem Dienst angewandt werden, sie nicht erzwingen wollen. Der Nachtheil davon ist sehr groſs und verbreitet sich weiter als über den individuellen Fall. Nachrichten, daſs die Blockade aufgehoben sey, werden begierig verbreitet. Fremde benutzen dieselbe. Dem Eigenthume unschuldiger Personen werden Fallstricke gelegt und die Ehre unseres eigenen Landes wird durch diese Unachtsamkeit gefährdet.

Das Schiff wurde freigegeben.

In dem Falle des Schiffes Vrow Barbara, Capitain Diederickson *), welches auf einer Reise von Havre nach Hamburg den 5ten July 1799 genommen war, erhellte es, dafs das Schiff beim Einlaufen in Havre angehalten und examinirt worden war, und dafs der Capitain um Erlaubnifs gefragt hatte, einlaufen zu dürfen; worauf man geantwortet hatte, dafs er auf ein Signal (welches man nachmals machte) es dürfte. In diesem Falle bekannte der Capitain, dafs er von der Blockade gewufst, allein geglaubt hätte, sie sey relaxirt. Laurence sagte für den Reclamanten bey der Verhandlung: Dies sey ein Fall bey welchem alle auf den Neptunus und die Juffrow Maria Schröder angewandten günstigen Rücksichten concurrirten, dafs, nachdem das Schiff auf der Höhe von Holland von dem Staatsschiff, Courier, gewarnt sey nicht in die holländischen Häfen einzulaufen, der Capitain gefragt habe: ob er nach Havre gehen dürfe. Es wäre geantwortet: ja er dürfe es. Er habe demnach darauf zugesteuert. Man habe ihm zum Ein- und Auslaufen Erlaubnifs gegeben und er wäre endlich von einem Schiffe, welches zu einer und derselben Escadre mit dem Courier gehörte, der

*) Robinson Vol. III. Pag. 158.

ihn vor den Häfen von Holland gewarnt, aber zu der Zeit über die Blockade von Havre keine Auskunft gegeben hatte, genommen worden.

Das Gericht hielt dies für einen Fall, auf den die günstige Anwendung des Princips noch mehr paſste.

Es wurde zurückgegeben.

In dem Falle des Schiffes Henricus, Capitain Draik *), welches den 8ten Sept. 1799 auf einer Reise von Havre nach Lissabon genommen wurde, galt eine gleiche Entschuldigung. Der Capitain sagte aus, daſs er von der Fregatte Ducheſs of York Erlaubniſs erhalten hätte, mit einer Ladung Kohlen einzulaufen, und daſs er auf seiner Zurückreise genommen sey. Das Gericht hielt dafür, daſs die Erlaubniſs mit einer Ladung einzugehen für das Schiff die Erlaubniſs in sich schlösse, mit einer Ladung heraus kommen zu dürfen.

Bey dem Falle der Venscab, Capitain Heitmann, welches Schiff den 3ten Oct. 1799 beim Auslaufen von Havre genommen wurde, besagten die Papiere, daſs die Reise von St. Martin nach Copenhagen bestimmt sey. Man sagt, um Auskunft über die Deviation zu geben, daſs das Schiff Havarie erlitten hätte und verpflichtet gewesen wäre einzulaufen; daſs während der

*) Robinson Vol. III. Pag. 159

Zeit, von der das Gericht bestimmt hätte, es habe in derselben keine Blockade von Havre existirt, nämlich von Nov. 1798 bis Sept. 1799, das Schiff ohne Molestation ein- und ausgelaufen wäre.

Das Gericht hielt dafür, dafs das Schiff zu einem ähnlichen Ausspruche berechtigt wäre. Der Richter bemerkte aber:

„Ich bitte mich recht zu verstehen. Im Allgemeinen halte ich dafür, dafs die Blockade existirt hat, obgleich individuelle Schiffe in einzelnen Beyspielen zu einer Exemption von der Pön in Folge der irregulairen Nachsicht, die ihnen von der blockirenden Macht erzeiget ist, berechtigt sind. Nie hielt das Gericht dafür, dafs vom November 1798 bis September 1799 keine Blockade existirt habe. *)

Den 24sten Juny 1801 **) kam die Sache wegen der Ladung des Schiffes Juffrow Maria Schröder zur Verhandlung. Verschiedene Reclamanten erboten sich, Affidavits beyzubringen, worin sie ihre Unwissenheit in Hinsicht der Blockade von Havre zur Zeit der Verschiffung eidlich erhärteten, und man behauptete, dafs zu Folge der allgemeinen Relaxation der Blockade von

*) Robinson Vol. III Pag. 159.

**) l. c. Pag. 159.

Havre, welche während des Winters von 1798 und des folgenden Frühjahrs und Sommers Statt gefunden zu haben schien, diese Personen verleitet wären zu supponiren, daſs die Blockade überhaupt cessirt habe, und daſs daher Handlungs-Ordres, die durch diesen Irrthum ertheilt wären, als in einem Zustande einer zu rechtfertigenden Unwissenheit gegeben, erachtet werden müſsten, und den Reclamanten nicht als ein Bruch der Blockade von Havre imputirt werden könnten.

Entscheidung.

Die Regel, nach welcher das Gericht veranlaſst worden ist, gegen individuelle Schiffe zu verfahren in Folge der laxen Art, auf welche die Blockade von Havre scheint in diesen einzelnen Fällen betrieben worden zu seyn, hat auf keine Weise etwas mit den allgemeinen Wirkungen und Operationen dieser Blockade zu schaffen. Im Gegentheil hat das Gericht dafür gehalten, daſs keine allgemeine Relaxation Statt fände, obgleich einige Schiffe durch die leichtsinnige Art, wie die Blockade in Hinsicht ihrer geführt wurde, für nicht strafbar erachtet wurden. Im gegenwärtigen Falle wurde das Schiff aus dem Grunde zurückgegeben, weil es Erlaubniſs erhalten hatte, mit einer Ladung in Havre einzulaufen. Allein die Ausdehnung dieses

Principps mufs auf diejenigen beschränkt werden, die der Gegenstand dieser erlaubten Nachsicht gewesen waren. Das Schiff ist zurückgegeben; allein es folgt auf keine Weise, dafs die Eigenthümer der Ladung auf gleichem Fufse stehen. Die Ladung kann in Folge crimineller Ordres verschifft seyn, die dahin lauten, dafs die Waaren bey jeder Gelegenheit, die sich zum Entwischen darböte, verschifft werden sollten. Es kann daher nicht behauptet werden, dafs die Freygebung des Schiffes irgend ein conclusiver Beweis in Ansehung der Ladung sey.

Wie ist denn dieser Fall in Hinsicht der Eigenthümer der Ladung? Nachdem die Blockade notificirt war, würde es das Vernünftigste von Seiten der Kaufleute gewesen seyn, eine Relaxation von Seiten der Kriegführenden, welche die Blockade verhängten, abzuwarten, ehe sie überhaupt Ordres ertheilten. Auf jeden Fall kann die Erlaubnifs nicht weiter gehen, als dafs die Ordres conditionell hätten seyn müssen, dafs sie Verschiffungen auf den Fall anbefohlen hätten, wenn die Blockade aufgehoben gewesen wäre; weil eine unbedingte Ordre während der Fortdauer der Blockade bey ihrer Vollziehung als ein Bruch angesehen werden mufs. Auf jeden Fall würde eine solche conditionelle Ordre in Hinsicht der Aufrichtigkeit des

feindlichen Verladers mit grofser Gefahr verknüpft seyn, der in Versuchung seyn mögte, die Waaren ohne Rücksicht auf die Gefahr des Committenten zu verschiffen. Man mufs dafür halten, dafs Committenten dieser Art gewilligt sind, eine solche Gefahr zu übernehmen. Das producirte Affidavit enthält blofs: „dafs er zur Zeit der Verschiffung in Hinsicht der „Blockade unwissend war." Das wird nicht hinreichend seyn, das Vergehen, welches er sich zur Zeit der Absendung der Ordres zu Schulden kommen liefs, zu tilgen. Die Partheyen müssen entweder darthun, dafs sie zur Zeit der Absendung der Ordres für die Waaren von der Blockade nichts gewufst, und den Grund ihres Glaubens aus einem der besondern Fälle hergeleitet haben, in welchen gegen individuelle Schiffe Relaxationen Statt fanden; oder sie müssen wenigstens darthun, dafs die Ordres conditionell waren. Durch dieses Affidavit haben sie sich nicht in die Grenzen dieser Nachsicht gestellt, und ich verwerfe ihre Bitte.

In Hinsicht einiger anderer Reclame sagte Lawrence, dafs verschiedene Affidavits nicht übersetzt wären und dafs darin enthalten seyn mögte, dafs die Ordres für die darin benannten Waaren conditionell gegeben wären.

Das Gericht war erst geneigt diese Sache auszu-

setzen. Nachmals erklärte der Richter, da er die Sache gehörig erwogen hatte, sich folgendermaſsen: „Ich denke, diese Nachsicht wird ihnen zu nichts helfen. Denn, angenommen, sie würden darthun können, daſs sie conditionelle Ordres ertheilten; so habe ich doch immer dafür gehalten, daſs die Blockade wirklich zu der Zeit existirte, als sie in Ausführung gebracht wurde, und sie müssen es über sich nehmen für die nicht pflichtmäſsige Vollstreckung dieser Ordres verantwortlich gehalten zu werden, da die Verschiffer der Waaren ihnen wieder verantwortlich sind. Wenn man diese Regel nicht adoptirte, so würden die während einer Blockade gemachten Verschiffungen kein Ende nehmen, weil niemand für solche Handlungen des Miſsverhaltens verantwortlich seyn würde.

Der Fall des Schiffes Neptunus, Capitain Hempel*), kam den 18ten July 1799 in der Admiralität vor. Dies war der Fall eines Schiffes, welches von Danzig den 26sten Oct. 1798 nach Havre versegelte und welches, wie es versuchte daselbst den 26sten Nov. einzulaufen, genommen wurde.

Für die Kaptoren sagte der Königs-Advocat:

„Daſs dies Schiff bey dem Attentat in einen

*) Robinson Vol. II. Pag. 110.

blockirten Hafen in Verfolg seiner ursprünglichen Destination einzulaufen genommen, und daher der Confiscation unterworfen wäre, woferne nicht ein hinreichender Grund der Rechtfertigung gezeigt werden könnte; daſs die Versicherung des Capitains von seiner gänzlichen Unwissenheit bey einer Blockade nicht angenommen werden könnte, die durch eine öffentliche Declaration notificirt sey. Was die einzelne Nachricht betreffe, welche der Capitain vorgebe von einer brittischen Fregatte in der Nordsee erhalten zu haben, „daſs Havre nicht blockirt sey;" so wäre dieselbe unwesentlich, um die Pön, die durch den Act der Versegelung auf Havre verwirkt sey, und weshalb die Fregatte das Schiff hätte anhalten können, abzuwenden. Daſs zu Folge der erhaltenen Nachricht der Cours nicht verändert worden, und das Schiff daher genau in derselben Lage sey, als es war, da es die Nachricht erhalten hätte.

Entscheidung.

Sir W. Scott. — Dies ist der Fall eines Schiffes und der Ladung desselben, das in Folge seiner ursprünglichen Destination beim Einlaufen in Havre genommen wurde. Den 23sten Febr. 1798 erfolgte die Notification der Blockade, und dieser Fall ereignete sich im Nov. 1798. Die Wirkung einer Notification

an eine fremde Regierung würde sich gewiſs auf alle Unterthanen derselben erstrecken. Es würde nichts leichter seyn als eine Blockade zu eludiren, wenn jedes Individuum damit gerechtfertigt wäre, daſs es seine Unwissenheit vorschützte. Es ist die Pflicht auswärtiger Regierungen eine solche Nachricht ihren Unterthanen, die sie zu schützen verpflichtet sind, zu communiciren. Ich halte daher dafür, daſs ein neutraler Capitain bey einer durch Notification erfolgten Blockade seine Unwissenheit nicht vorschützen kann. Wenn er wirklich unbekannt damit ist; so mag dies ein Gegenstand zu Vorstellungen an sein eigenes Gouvernement seyn und einen Anspruch auf Entschädigung von seiner Regierung veranlassen; allein dies kann keine Exception in den Gerichten der Kriegführenden abgeben. Bey einer Blockade de Facto mag dies anders seyn, allein dies ist ein Fall in Ansehung einer durch Notification constituirten Blockade. Eine andere Distinction zwischen einer notificirten Blockade und einer Blockade de Facto ist diese, daſs bey der Ersteren die Handlung nach einem blockirten Hafen unter Segel zu gehen hinreichend ist, um die Beleidigung zu bestimmen. Man muſs präsumiren, daſs eine Notification formeller Weise wird widerrufen werden, und daſs eine gehörige Anzeige von derselben er-

folgen wird. Solange dies nicht geschehen, ist der Hafen für verschlossen zu erachten und von dem Augenblick an, dafs ein Schiff einen Hafen verläfst um auf eine solche Destination zu versegeln, ist die Beleidigung des Bruches einer Blockade complet, und das dabey angewandte Eigenthum der Confiscation unterworfen. Dies mag bey einer blofs de Facto constituirten Blockade verschieden seyn. Bey derselben ist keine Präsumtion der Fortdauer, und die Unwissenheit der Partheien kann als eine Entschuldigung, auf eine ungewisse und conditionelle Destination zu versegeln, zugelassen werden. Allein dies ist der Fall eines Schiffes, welches nach der Notification von Danzig abging, und der Capitain kann mit dem Vorgeben seiner Unwissenheit nicht gehört werden. Er versegelte, und bis zu dem Augenblick, da er dem Admiral Duncan mit seiner Flotte begegnete, würde ich kein Bedenken haben zu sagen, dafs, wenn er genommen wäre, er in Delicto würde genommen seyn, und sein Schiff der Confiscation würde unterworfen haben. Allein er begegnete der Flotte des Admirals Duncan, wurde examinirt und von einem Capitain einer zu der Flotte gehörenden Fregatte freigelassen, der ihm sagte: „er möge seiner Bestimmung nachgehen" und der, wie er gefragt wurde: ob Havre unter Blockade sey? ant-

wortete: „Havre sey nicht blockirt" und ihm eine glückliche Reise wünschte. Nun ist die Frage, in welchem Lichte er zu betrachten sey, nachdem er diese Nachricht erhielt. Daſs diese Nachricht bona fide ertheilt wurde, kann nicht bezweifelt werden, da man sonst das Schiff würde angehalten haben. Die Flotte muſs von dem Facto nichts gewuſst haben, und ich habe es zu bedauern, daſs sie nichts davon wuſste. Wenn eine Blockade verfügt wird; so müſste dies auf irgend eine Weise durch eine Communication nicht bloſs den fremden Regierungen, sondern auch den Unterthanen Sr. Majestät bekannt gemacht werden; besonders den Königl. Kreuzern, nicht bloſs denjenigen, die bey den blockirten Häfen stationirt wären; sondern auch anderen, und besonders beträchtlichen Flotten, die von solchen Häfen nach den verschiedenen commercirenden Ländern, von denen man vermuthen kann, daſs sie ein Verkehr mit denselben haben werden, in Itinere stationirt sind. Vielleicht würde es vorsichtiger von dem englischen Capitain geantwortet seyn: daſs er nichts von der Situation von Havre sagen könne. Allein die Thatsache, der nicht widersprochen ist, besteht darin, daſs der brittische Officier dem Capitain sagte: „Havre sey nicht blockirt." Unter diesen Umständen glaube ich nicht,

dafs er nach dieser Nachricht in Delicto genommen sey. Ich beabsichtige nicht zu sagen, dafs die Flotte dem Manne irgend eine Auctorität geben konnte nach einem blockirten Hafen zu gehen. Man mufs diese Antwort nicht für eine Auctorität halten; sondern als eine Nachricht die den bonam fidem des Neutralen beweiset, da man nicht supponiren konnte, dafs eine Flotte, wie die des Admirals Duncan war, mit dem Facto unbekannt seyn würde.

Von dieser Zeit nehme ich an, dafs ein Zustand von Schuldlosigkeit erfolgte. Der Mann war nicht blofs unbekannt mit der Blockade, sondern erhielt auch die positive Nachricht, dafs Havre nicht blockirt sey. Unter diesen Umständen würde ich es für ein wenig zu hart halten, seine vorige Schuld gegen ihn geltend zu machen. Ich denke, ich kann als Richter nicht auf den Zustand zurück blicken, in welchem er sich befand ehe er der brittischen Flotte begegnete, und deshalb werde ich befehlen Schiff und Ladung freizugeben.

In der Sache der Ladung des Schiffes Adelaide, Capitain Rose *), war fernerer Beweis erkannt. Dieser wurde den 12ten May 1801 introducirt. Was den

*) Robinson Vol. III. Pag. 281.

Reclam des einen Theils der Ladung betraf, so erhellte es, dafs die ursprüngliche Ordre vor der Notification der Blockade im Febr. und März 1798 ertheilt war. In dem Briefe des Agenten in Amsterdam bezog er sich auf einen von dem Eigenthümer an ihn geschriebenen Brief vom Dec. 1798, allein kein Brief von diesem Dato wurde bey dem ferneren Beweise producirt.

Sir William Scott sagte: Die srste Quästion, die sich in Hinsicht dieser Güter erhebt, ist die: ob sie als das Eigenthum der Kaufleute in America, oder der holländischen Ablader müssen betrachtet werden. Das Connossement giebt sie für americanisches Eigenthum aus, allein der frachtfahrende Capitain konnte dies nicht verificiren, und da die Verschiffung in ein feindliches Land erfolgt war, so mufste fernerer Beweis anbefohlen werden. Der producirte Beweis besteht in einer Attestation des Eigenthums und der Correspondenz, die zwischen ihm und seinem Agenten in Amsterdam geführt wurde, woraus im Allgemeinen erhellt, dafs die Verladung der Waaren für americanische Rechnung beordert war. Wenn diese Ordre wirklich ertheilt und die Waaren in Folge derselben und für Rechnung dieses Mannes verschifft wurden; so gewähren sie zu Folge unserer Art gerichtliche Beweise aufzunehmen ein hinlängliches

Constat, dafs sie das Eigenthum der Personen sind, an die man sie adressirt findet. In den Briefen des Agenten in Amsterdam sind einige Ausdrücke, welche die Gefühle eines Eigenthümers auszudrücken scheinen; allein sie können auch aus der Unruhe entstanden seyn, in der er sich wegen der in dem zweiten Briefe seines Auftraggebers ihm vorgeworfenen Verzögerung befand, und sie überwiegen bey weitem nicht den Beweis, der aus dem Beweisbestand hervorgeht. Eine sehr wichtige Betrachtung ist diese, dafs es sehr unwahrscheinlich seyn würde, dafs die Holländer hätten wünschen sollen, für ihre eigene Rechnung ihre Waaren zu verschiffen, wenn sie Gelegenheit hatten, solche für Rechnung und Risico von Americanern zu verschiffen. Im Ganzen genommen denke ich, dafs der Eigenthumsbeweis hinreichend ist.

Nun habe ich die Blockadenquästion zu untersuchen: ob nämlich hinreichende Zeit da war, die in Hinsicht dieser Waaren ertheilte Ordre zu widerrufen? Ferner, ob der Kaufmann nicht durch den Act seines Agenten gebunden ist? Ferner, ob er selbst gehörigen Fleifs angewandt hat? Die Quästion, welche Zeit schicklicher Weise zugestanden werden kann, hängt von Datis ab. Es ist eine aus vernünftiger Billigkeit und nicht aus einer Partheilichkeit oder Gunst gegen

ein einzelnes Volk entspringende Distinction, in Folge welcher man americanischen Kaufleuten eine liberale Zeitfrist in dieser Hinsicht zugesteht. Sie kann durchaus nicht nach einer bloſsen Berechnung der Entfernung bestimmt werden; sondern nur mit Rücksicht auf die Zufälle, wodurch der Verkehr im Allgemeinen verzögert werden kann.

Die erste Ordre war im Febr. 1798 ertheilt. Es scheint ein zweiter Brief mit Vorwürfen über die verzögerte Absendung erfolgt zu seyn. Der Kaufmann in America mag geglaubt haben, daſs dieser Brief die Abschickung beschleunigen würde, oder daſs die Waaren schon in Transitu wären. Die Notification erfolgte im Juny, der Zwischenraum zwischen dieser Periode und der Verschiffung war nicht vielmehr als bey ferneren Beweisen, die von America kommen, zugestanden wird.

Unter allen diesen Umständen erhellt es, daſs der Zeitraum nicht groſs genug war, die americanischen Kaufleute mit dem Vorwurfe der strafbaren Nachläſsigkeit zu afficiren. Demnach wird jetzt nur die einzige Quästion seyn: ob sie unter diesen Umständen für den Act ihrer Agenten in Amsterdam haften müssen. Die Regel, welche das Gericht in dieser Hinsicht festgesetzt hat, ist die: daſs in Fällen, wo Personen

in einem feindlichen Lande während einer Blockade Agenten sind, etwas wehr als das bloſse Gesetzesprincip erforderlich sey um Auftraggeber als durch die Handlungen ihrer Agenten für verpflichtet anzusehen. Man muſs dem Principalen Zeit geben seine Ordre zu widerrufen. Ich habe meine Gründe angegeben, warum ich gedacht, daſs dazu nicht hinreichende Zeit in Betreff dieses Reclams gewesen sey, und deshalb muſs ich den Ausspruch thun, daſs der Reclamant weder in Hinsicht des Eigenthumsbeweises noch in Hinsicht der Blockade unberechtigt ist, Restitution zu verlangen.

In Ansehung eines anderen Reclams erhellte es, daſs im October 1798 die Ordre zur Verschiffung ertheilt worden, obgleich dazu eine vorläufige Ordre im März 1798 vorhanden gewesen war.

Sir William Scott sagte: Das Eigenthum ist in diesem Falle nicht in Zweifel gezogen, allein die Restitutionsforderung ist aus dem Grunde angefochten, weil der Reclamant die Notification der Blockade zu der Zeit, als er die Ordre im October 1798 ertheilte, gewuſst haben muſste, daſs eine Person, die solche Ordre ertheilte, nachher für die Folgen eines so unschicklichen Betragens als das eines Bruchs der Blockade, Gewähr leisten muſste. Die Notification erfolgte

im Juny 1798. Hiebey mufs ich die Erfüllung zweier Verpflichtungen präsumiren, woferne nicht das Gegentheil gezeigt wird, weil dies Verpflichtungen sind, die aus den öffentlichen Obliegenheiten der Regierungen entstehen, nämlich aus der Pflicht von Seiten der Regierung, welche die Blockade verhängt, davon unmittelbare Auskunft den fremden Staaten zu ertheilen, und aus der Pflicht der fremden Minister, diese erhaltene Communication unmittelbar ihren resp. Regierungen zukommen zu lassen. Ich kann es nicht supponiren, ohne dadurch diejenigen Personen, welche einen Auftrag von so grofser Wichtigkeit erhalten haben, auf eine beleidigende Weise zu beschuldigen, dafs sie nicht die äufserste Sorgfalt in dieser Hinsicht angewandt haben sollten. Bey der Stärke dieser beiden Präsumptionen habe ich demnach blofs zu untersuchen, ob nicht die auf diese Weise ertheilte und auf diese Weise übersandte Notification vor dem Dato dieser Ordre America erreicht habe. Man hat gesagt, dafs aus dem Inhalte dieses Briefes, welcher die Absicht meldet, einige westindische Producte nach Amsterdam zu schicken, ohne dafs man dabey auf die Blockade anspielte, das Gegentheil gefolgert werden müfste. Ich sehe nicht, dafs in diesem Briefe ein Ausdruck ist, welcher die Bekanntschaft der Parthey

mit der Blockade nothwendig erweifst. Man würde aber mehr befriedigt seyn, wenn man in dem Affidavit gefunden hätte, dafs sie überhaupt nicht in America bekannt war, ehe diese Ordre abging. Wenn man an die Eilfertigkeit denkt, mit der eine so wichtige Nachricht wird abgeschickt seyn; so ist die natürliche Probalität sehr auf Seiten der Präsumption, dafs die Nachricht von der Blockade vor dem October-Monate nach Charlestown gekommen sey, und ich denke nicht, dafs die Präsumption deutlich genug widerlegt ist, um mich zu verleiten von derselben abzugehen. Wenn die Ordre aus der Misdeutung des Gesetzes, dafs die Blockade den neutralen Handel nicht befährden würde, ertheilt wurde; so kann dies keine Vertheidigung abgeben. Indem mein Urtheil durch die verflossene Zeit bestimmt wird, bin ich unabläfsig verpflichtet zu schliefsen, dafs die Blockade in Charlestown zur Zeit da die Ordre versandt wurde, bekannt gewesen seyn müsse. Zu Folge dieser Ordre und nicht in Folge irgend einer früheren Correspondenz scheint die Verschiffung gemacht zu seyn, und deshalb mufs ich das Eigenthum als der Condemnation unterworfen erachten.

In Hinsicht eines anderen Reclams erhellte es, dafs die Ordre den 8ten Sept. 1798 ertheilt worden.

Der Richter sagte: „Ich würde die Regel für zu beschränkt halten, wenn ich annehmen wollte, dieser Reclam sey durch die Zeitfrist entschieden.“

Bey noch einem anderen Reclam wurden keine Ordrebriefe producirt, allein die Factur war vom 25sten Nov. und das Connossement vom 30sten Nov. datirt.

Ich denke die Ordres müssen schon so früh ertheilt seyn, um den Reclamanten zu der günstigen Rücksicht des Gerichtes zu berechtigen.

Die Sache des Schiffes the Ocean, Capitain Parker *), kam den 16ten May 1801 in der Admiralität zur Verhandlung. Dies war eine Sache, die aus der Blockade von Amsterdam herrührte, eine Ladung betreffend, die in Rotterdam für America verladen war. Es erhellte, dafs die Personen, welche die Ordre zu dieser Verladung gegeben hatten, ihren Agenten in Amsterdam nach dem Dato der Blockade dieses Hafens, aber vor der allgemeinen Blockade der holländischen Häfen die Ordre aufgetragen hatten, um solche daselbst zu effectuiren. Man behauptete, dafs zu Folge der Intention der Reclamanten dies eine Exportation von Amsterdam sey, und dafs es im Grunde

*) Robinson Vol. III. Pag. 297.

ein und derselbe Handel sey, da die Waaren in Amsterdam ordiniret und zu Amsterdam gekauft wären, und als im dasigen Handel begriffen gewesen betrachtet werden müſsten.

Entscheidung.

Ich bin geneigt diese Exportation günstig und als eine Exportation von Rotterdam zu betrachten, da dies der Ort ist, wo die Ladung zuerst in Connexion mit dem Schiffe kam. Ich halte es nicht für nöthig zu untersuchen, welche Reise dieselbe vorher machte; ob sie von Amsterdam kam und wie sie daher kam, ob per Achse oder durch die inländische Schifffahrt, da Rotterdam der Hafen der wircklichen Verschiffung war. Wenn man den Fall aus diesem Gesichtspuncte nehmen wollte, so würde es ein wenig zu hart seyn zu sagen, daſs ein Befehl zu einer in Amsterdam vorzunehmenden Verschiffung gegen den Eigenthümer von Gütern sollte ausgelegt werden, obgleich dieselbe nicht effectuirt wurde. Dem Briefe des Correspondenten zu Amsterdam zu Folge hat man gesagt, daſs die Agenten daselbst ihre Correspondenten in America benachrichtiget hätten, daſs die Blockade nicht beabsichtige Exportationen zu verhindern. Die Darstellung der Dinge von Seiten eines feindlichen Verschiffers würde nicht haben hinreichen können, den neutralen

Kaufmann zu exoneriren, wenn er anderweitig schuldig wäre. Wollte man dies einräumen, so würde es in der Macht der Feinde seyn, der Blockade so bald es ihnen gefällig wäre ein Ende zu machen. Wenn es das allgemeine Gesetz ist, daſs Auslaufen sowohl als Einlaufen verboten ist, so muſs der neutrale Käufer es wissen, und wenn er einigen Zweifel darüber hegt; so muſs er sich, um Auskunft zu erhalten, an diejenige Macht wenden, welche die Blockade verfügt, und nicht an diejenige, welche ein Interesse dabey hat, dieselbe zu brechen.

In diesem Falle hatte die beabsichtigte Exportation nicht Statt. Die einzige criminelle Handlung, die vorgefallen ist, wenn überhaupt eine vorgefallen ist, müſste das Verfahren der Waaren von Amsterdam nach Rotterdam seyn. Es würde ein wenig zu viel gesagt seyn, daſs durch die vorhergegangene Handlung der Verfahrung der Güter von Amsterdam nach Rotterdam die am letzten Ort verschifften Güter afficirt würden. Die legalen Wirkungen einer Blockade müssen von den Mitteln der Blockade abhängen, oder von der wirklichen oder möglichen Anwendung der blockirenden Macht. An der Landseite war Amsterdam von einer wirklichen Seemacht nicht eingeschlossen, und konnte es auch nicht werden. Diese konnte bloſs von

der See-Seite thätig seyn. Die innere Communication war aufserhalb ihres Bereichs, und auf keine Weise den Operationen derselben ausgesetzt. Wenn die Exportation der Waaren von Rotterdam zu der Zeit erlaubt war — so konnte dieselbe in keinem Grade durch die vorhergängige inländische Versendung von Amsterdam vitiirt werden. Zurück gegeben

Dasselbe Princip wurde in dem Falle des Schiffes Stert, Capitain Johnson *), den 4ten Aug. 1801 angewandt, in Betreff solcher Waaren, von denen es erhellte, dafs sie zu Amsterdam von Seiten neutraler Kaufleute in der ursprünglichen Absicht sie nach London zu versenden beordert waren, die aber zu Folge des Befehls fürs erste von Amsterdam durch die inländische Navigation nach Embden verschifft und von da auf London verladen wurden. Zurückgegeben.

Den 3ten April 1801 wurde die Sache der Ladung des Schiffes Alexander, Capitain Ages, entschieden **). Das Schiff war auf einer angeblichen Reise von Lissabon nach Altona genommen worden, als es den Versuch machte in Havre unter dem Vorwande wegen Mangel an Proviant einzulaufen. Es wurde condem-

*) L. c. Pag. 299.

**) Robinson Vol. IV. Pag. 83.

nirt; die Ladung aber von verschiedenen Kaufleuten in Lissabon reclamirt, und für sie behauptet, daſs sie durch den Act des Capitains, der einen Schleifweg nach einem blockirten Hafen machte, nicht gebunden wären und man bat, sie zum ferneren Beweise zuzulassen.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung: „Ich denke diese Sache ist schon durch das über das Schiff in puncto betrügerischer Absicht in einen blockirten Hafen einlaufen zu wollen, abgegebene Decret, eigentlich erlediget; denn da das Gericht dies entschied, so entschied es zugleich, daſs das Schiff hätte dahin gehen wollen, um über die Ladung zu disponiren, da die Folgerung in allen Fällen die ist, daſs ein Schiff in einen blockirten Hafen hinein will, bloſs um die Ladung dahin zubringen. Das Gericht hat bereits entschieden, daſs das Schiff habe einlaufen wollen und dies unter einem frivolen Vorwande. Der Capitain machte keine Distinction oder deponirte, daſs er wegen besonderer Directionen in Hinsicht eines Theils seiner Ladung die Abänderung seiner Reise gemacht hätte und daſs, wenn er über denselben zu Folge der Instructionen, die dem übrigen Theil der Ablader nicht bekannt gewesen wären, disponirt hätte, er mit dem Theile der Ladung, der jetzt

reclamirt wird, hätte nach Altona gehen sollen. Wenn dieses hätte dargethan werden können; so würde man vielleicht die Wohlthat dieser Distinction den Reclamanten zufliefsen lassen. Eine und dieselbe Ursache wird in Hinsicht aller Güter angeführt, und ich mufs supponiren, dafs die ganze Ladung in Havre hatte überliefert werden sollen. Es ist wahr, dafs die Eigenthümer der Ladung im Allgemeinen nicht in dem Lichte betrachtet werden, als wenn sie durch den Act des Capitains afficirt werden, woferne er nicht specialiter zu ihrem Agenten ernannt ist. Allein, es würde unmöglich seyn eine Blockade, die mehr gegen Ladungen als gegen Schiffe gerichtet ist, bey Fällen dieser Art aufrecht zu erhalten, wenn das Gericht nicht folgern wollte, dafs, sobald ein Schiff betrügerischer Weise einlaufen wollte, dies im Dienste der Ladung geschehe, mit Wissen und in Folge des Befehls der Eigenthümer derselben. Wenn aus dieser nothwendigen Folgerung irgend eine Unbequemlichkeit für die Reclamanten entsteht; so sind der Schiffsrheder und der Capitain die Leute, worauf sie wegen der ihnen zu bewilligenden Entschädigung zu sehen haben.

Den 4ten Aug. 1801 kam die Sache der Ladung des Schiffes die Frau Ilsabe, Capitain Pieper *), zur Ent-

*) Robinson Vol. IV. Pag. 63.

scheidung. Das Schiff war von Hamburg nach Antwerpen bestimmt gewesen.

Der Königsadvocat sagte: In diesem Falle ist das Schiff durch Consens zurückgegeben, allein es wäre zu wünschen gewesen, daſs dasselbe zurückgehalten oder Bürgschaft dafür geleistet wäre und dies in Hinsicht der Quästion, welche gleichfalls auf die Entscheidung der Ladung Einfluſs haben wird: ob nämlich die Schelde nicht als in der Blockade von Holland eingeschlossen erachtet werden müſste, da sie ein holländischer Fluſs ist, der in Friedenszeiten beständig verschlossen gewesen und jetzt bloſs durch die Wirkung des Krieges geöffnet worden ist.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung: Antwerpen gehört ausgemacht nicht zu Holland, und was die Schelde betrifft, so liegt sie nicht im holländischen Gebiet, sondern ist vielmehr ein Grenzfluſs, der Holland von dem anliegenden Lande trennt. Und obgleich wir in Tractaten, die wir mit Holland gemacht haben, zu Gunsten Hollands immer die Schelde als geschlossen erachtet haben, und als bloſs zum Nutzen Holland's bestimmt; so sind diese Verträge doch durch den gegenwärtigen Krieg erloschen und es heiſst zu viel gesagt, wenn man behauptet, man müsse jetzt noch legaliter annehmen, daſs alles auf dem

alten Fuſs in dieser Hinsicht sey, vorzüglich in Hinsicht einer Blockade, die das Interesse anderer Staaten betrifft, welche an besagten Tractaten selbst damals keinen Theil hatten als sie noch existirten. Wenn die Regierung mit ausdrücklichen Worten bekannt gemacht hätte, daſs die Blockade auch die Schelde in sich begreifen sollte, wozu sie gewiſs ein Recht gehabt hätte, da es eben so gesetzlich ist, die Häfen von Flandern als die von Holland zu blockiren; so würde ich zuverläſsig die dergestalt vorgeschriebene Regel erzwungen haben. Allein da keine solche Anzeige gemacht ist; so halte ich mich nicht auctorisirt jetzt anzunehmen, daſs die Schelde nothwendiger Weise in der Blockade eingeschlossen erachtet werden müsse.

In der Sache des Schiffes Juffrow Maria, Capitain Schröder *), wurde eine Quantität Waaren, die vor der Blockade 1797 nach Havre gesandt waren, um nach Paris geschickt und daselbst für Rechnung des Abladers verkauft zu werden, freigegeben, die, da sie nicht hatten verkauft werden können, auf Ordre des neutralen Eigenthümers während der Blockade wieder waren verschifft worden, indem der Richter äuſserte:

*) Robinson Vol. IV, Pag. 89.

„Da die Wahrheit dieser Darstellung nicht angefochten worden ist; so sind diese Waaren, wie ich denke, zur Restitution berechtigt. Mit gleichem Rechte muſs dieselbe Regel, welche es den neutralen Kaufleuten erlaubt ihre Schiffe aus einem blockirten Hafen zurückzuziehen, auf Waaren ausgedehnt werden, die vor der Blockade dahin geschickt waren, und die bona fide durch den neutralen Eigenthümer zurückbeordert wurden *).

Den 20sten Oct. 1801 kam die Sache des preuſsischen Schiffes Potsdam, Capitain Gerts, zur Entscheidung. Es erhellte von diesem Schiffe, daſs es während der Blockade von Havre in diesem Hafen von einem Neutralen an einen anderen Neutralen war verkauft worden, und daſs es von da in Ballast versegelt sey.

Es wurde von Seiten des Captors behauptet, daſs den Reclamanten kein Rechtstitel schützen könnte, der aus einem Kauf in einem blockirten Hafen entstanden.

Allein Sir William Scott sagte: Die Transferirung war von einem Neutralen an einen anderen Neutralen, und auf keine Weise mit dem Handel des blockirten Hafens connectirt. Ich denke, der angeführte Um-

*) Robinson Vol. IV. Pag. 89.

stand afficirt den Rechtstitel nicht. Das Schiff lief in Ballast aus, und deshalb halte ich den Rechtstitel des neutralen Reclamanten von allen Einwürfen frey, die aus einer Blockade entstehen können.

Den 4ten August 1801 kam die Sache der Ladung des Schiffes Stert,*) Capitain Johnson, zur Verhandlung. Die Ladung bestand in Butter und Käse, wurde in puncto der angeblich verletzten Blockade von Holland angefochten und von Preufsen reclamirt. Es erhellte, dafs die Ordre-Briefe an die Ablader in Edam gesandt waren und ihnen auftrugen, diese Ladung in kleinen Fahrzeugen durch die inländische Wasser-Communication nach Embden zu verschiffen, consignirt an N. N. daselbst, mit Ordre, sie nach London zu verschicken.

Der Königs-Advocat behauptete von Seiten der Captoren: „Da dieser Handel in Holland seinen Ursprung habe, bey einem verabredeten Plan die Güter nach England zu schicken, ohne eine andere Brechung in der Continuität der Reise, als die einer Verschiffung nach Embden, dieser Handel als ein Schleichhandel, um die Blockade zu vermeiden, und daher als ein Bruch derselben erachtet werden müfste.

Arnold sagte für die Reclamanten: Die Ordre-

*) Robinson Vol. IV. Pag. 65.

Briefe befehlen, die Versendung in kleinen Fahrzeugen vorzunehmen, die durch die innere Wasser-Communication zu gehen hätten. Dies mufs von der Canal-Schiffahrt verstanden werden, welche unter Blockade zu setzen nicht in der Macht des Kriegführenden steht. Ein Handel, der mit Holland auf diese Weise betrieben wurde, ist nicht als ein Bruch der Blockade zu erachten.

Sir William Scott sagte bey der Entscheidung:

„Dies ist eine Quästion, die aus der Blockade von Holland entsteht. Sie betrifft Waaren, die an Bord von Schiffen in dem Hafen des Texels verladen wurden, um nach London ohne eine andere Unterbrechung der Reise geschickt zu werden, als dafs man sie nur durch die Canalschiffahrt nach Embden vorläufig verschiffte. Die Quästion ist: ob dies als ein Bruch der Blockade zu erachten sey? Eine Blockade kann von verschiedener Art seyn. Die von diesem Lande verhängte Blockade von Amsterdam war von Natur und der Situation zu Folge eine blofse Seeblockade, die durch unsere See-Schiffe erzwungen wurde. So weit als unsere Macht reichen konnte, war die Blockade ohne Zweifel gut und legal. Allein wie kann die inländische Navigation überhaupt blockirt werden? Wo ist die Macht, die dies bewirken kann? Man nehme den Fall der Blockade von Havre an. Kann

man sagen, daſs durch die Seeblockade von Havre der innere Zugang zu diesem Hafen gesperrt sey, so daſs Waaren, die für neutrale Rechnung von Paris nach Havre versandt würden, den Folgen der Blockade unterworfen wären? Man hat behauptet, daſs, wenn diese Art von Handel erlaubt würde, der Zweck der Blockade, der darin besteht, dem Handel Holland's zu schaden, zerstöhrt würde. Wenn dies die Folge wäre; so ist alles, was gesagt werden kann, dies, daſs es etwas Unvermeidliches sey. Es muſs der Natur der Sache imputirt werden, welche kein wirksames Mittel zur Hinderung dieses Handels zuläſst. Aus diesem Grunde kann das Gericht nicht behaupten, daſs eine legale Blockade da vorhanden sey, wo gar keine Blockade Statt finden kann. Selbst in dem Begriffe einer wirklichen Blockade liegt es, daſs die blockirende Macht jedem Puncte der Blockade ihre Stärke fühlbar machen kann. Wenn sie dies nicht bewirkt, so ist in derjenigen Gegend keine Blockade vorhanden, auf welche die blockirende Macht sich nicht erstrecken kann, und wo eine solche partielle Blockade Statt findet, da muſs angenommen werden, daſs der blockirende Staat dies voraussah, der es dessen ungeachtet für passend hielt die blockirende Macht so weit als sie ausführbar war, zu verfügen. Der obgleich in partieller Hinsicht offene Handel, ist immer noch dem Drange von Schwierig-

keiten und Unbequemlichkeiten unterworfen. Die Möglichkeit, die unmittelbare In- und Exportation nach und aus dem Hafen von Holland zu verhindern, ist an und für sich keine unbedeutende Operation, obgleich es vielleicht nicht möglich ist, den Holländern die Wohlthat der inländischen Communication zu benehmen. Wenn in dieser Hinsicht die Blockade unvollkommen wird, so muſs es der physischen Unmöglichkeit zugeschrieben werden, wodurch die Grenze der legalen Wirkung unvermeidbarer Weise beschränkt wird.

Indem ich diese Regel als auf den gegenwärtigen Fall anwendbar festsetze, so gehe ich dabey von der Voraussetzung aus, daſs dies eine wahre inländische Navigation war, und keine Navigation über die Watten, deren Character auf eine andere Weise definirt werden muſs. Indem ich dies für eine Ladung halte, die für neutrale Rechnung durch die innere Canalfahrt nach Embden gieng, welches nicht blockirt war; so halte ich sie frey von allen Folgen einer Blockade, indem ich dessen ungeachtet den Captoren ihre nothwendiger Weise verwandten Kosten zu Lasten der Ladung zugestehe.

Calypso, Capitain Schultz.

Dies war ein Fall, der die Blockade de vereinigten Provinzen von Holland, den Zeitraum der in Hinsicht

der Bekanntwerdung dieser Maaſsregel anzunehmen war, und die Folgen betraf, welche das Fortfahren mit dem Laden nach der gehörigen Bekanntschaft mit einer Blockade, erzeugt. Es erhellte, daſs das Schiff den 4ten May 1799 von Rotterdam versegelte, daſs es den 4ten April zu laden angefangen habe, und daſs der Rest der Ladung erst den 20sten April eingenommen war.

Bey der Entscheidung sagte Sir William Scott den 19ten December 1799:

Ich bin genöthigt zu sagen, daſs die Notification der Blockade den 15ten April zu Rotterdam muſs bekannt gewesen seyn; da es aus dem Beweisbestand in einer andern Sache erhellte, daſs der preuſsische Consul zu Amsterdam sie den 12ten April wuſste. Ich bin daher gezwungen zu sagen, daſs das Fortfahren mit dem Laden nach der Zeit, wo die Parthey verpflichtet gewesen wäre Notiz von der Notification der Blockade zu nehmen, hinreichend seyn wird das Schiff der Condemnation zu unterwerfen. Ich bin in Gemäſsheit der in früheren Fällen von mir in Blockadenfällen angenommenen Principien verpflichtet dies so zu bestimmen *).

*) Robinson Vol. II. Pag. 298.

ZWEITES KAPITEL.

Grundsätze der Franzosen.

Die französischen Gesetze verbieten den Handel nach blockirten, belagerten und umzingelten Plätzen.

Reglement von 1778. Art. I.

In dem Code des Prises ist keine Erklärung über eine Blockade enthalten. In den neueren Verträgen Frankreichs, namentlich in dem Vertrage mit America vom 30sten Sept. 1800 Art. 12, ist dieses Verbot mit dem Zusatze enthalten „nach Häfen die reellement blockirt sind."

Was die Praxis betrifft, so sind keine ältere französische Entscheidungen in Blockadenfällen bekannt geworden. Es hiefs in öffentlichen Blättern, dafs, da der General Leclerc die Neger in St. Domingo bekriegte und eine grofse Flotte bey dieser Insel stationirt war, man dieselbe im Blockadenstand erklärt habe. Vielleicht sind bey der Gelegenheit americanische und andere Schiffe aufgebracht und Entscheidungen von dem Prisenconseil abgegeben worden, die einiges Licht über die französische Praxis verbreiten.

Es ist zu hoffen, dafs das Prisenconseil in Hinsicht dieser Materie eben so milde seyn wird, als es bey vielen Entscheidungen in Ansehung der Contrebande war.

Ende des ersten Bandes.

Inhaltsanzeige
des practischen Theiles.

Quellen über das Prisenrecht . . . Pag.
bey den Engländern 1
bey den Franzosen 8

Fragmentarische Notizen zur neuesten Litteratur über die Theorie in Beziehung auf diesen Gegenstand.
Englische Litteratur 9
Deutsche und französische Litteratur . . 10
Englische Litteratur über die Praxis . . . 11
Französische und nordische Litteratur über die Praxis 17

Von den englischen Prisengerichten 19
Von dem Prisen-Conseil 23

Erster Abschnitt.

Von den Grenzen und Vorrechten des neutralen Seegebietes und von Anhaltung, Wegnahme und Feindseligkeiten auf demselben.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer 37

Zweites Kapitel.

Grundsätze der Franzosen 87

Zweiter Abschnitt.

Von denjenigen, die in Kriegszeiten befugt sind, neutrales, für feindlich gehaltenes Eigenthum, anzuhalten und aufzubringen.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer Pag. 101

Zweites Kapitel.

Grundsätze der Franzosen - 112

Dritter Abschnitt.

Von der Verantwortlichkeit der Principalen und Bürgen der Kaptoren neutraler Güter, wenn diese sich Ungerechtigkeiten und Versehen zu Schulden kommen lassen.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer Pag. 118

Zweites Kapitel.

Grundsätze der Franzosen - 181

Vierter Abschnitt.

Von Widersetzung und eigener Befreiung aus der kriegführenden Gewalt.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer Pag. 186

Zweites Kapitel.

Grundsätze der Franzosen - 218

Fünfter Abschnitt.

Von der Fahrt der Neutralen mit Schiffen, die von einem Kriegführenden genommen, mit Fahrzeugen, die in feindlichen Ländern angekauft worden sind, und mit Prisen-Schiffen.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer Pag. 228

Zweites Kapitel.

Grundsätze der Franzosen - 313

Sechster Abschnitt.

Von der Fahrt der Neutralen mit Schiffen und Fahrzeugen, die im feindlichen Lande angekauft sind, und mit andern ihrer Schiffe, von und nach feindlichen Häfen in Europa, und von der Beschäftigung neutraler Schiffe im feindlichen Handel mit Ausnahme des Küsten- und des Coloniehandels.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer Pag. 346

Zweites Kapitel.

Grundsätze der Franzosen - 368

Siebenter Abschnitt.

Ueber die Betreibung des feindlichen Küstenhandels.

Grundsätze der Engländer Pag. 374

Achter Abschnitt.

Ueber die Betreibung des feindlichen Colonialhandels.

Grundsätze der Engländer Pag. 391

Neunter Abschnitt.

Von simulirter Clarirung und unrechter Courssteuerung.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer Pag. 532

Zweites Kapitel.

Grundsätze der Franzosen - 547

Zehnter Abschnitt.

Von Blockaden.

Erstes Kapitel.

Grundsätze der Engländer Pag. 556

Zweites Kapitel.

Grundsätze der Franzosen - 666

Verzeichnifs der Schiffe, von welchen die Entscheidungen in Prisensachen angeführt sind.

HOOP, Capitain Rump — Hamburgisch — Pag. 42

In England freigesprochen im Jahre 1675 wegen verletzten neutralen Seegebietes.

ST. ANDREW } schwedisch Pag. 47
ST. JOHN }

Gleichfalls im Jahre 1675.

POSTILLION OF CADIX — Holländisch — . Pag. 50

Reclam von England in Frankreich im Jahre 1675, um das auf englischem neutralem Seegebiete genommene Schiff freigegeben zu erhalten.

TWEE GEBROEDERS, Capitain Alberts — holländisch — Pag. 52

Englische Admiralität den 29sten July 1800. In England frey erkannt, weil es vom preufsischen Territorio aus angegriffen war.

ETRUSCO Pag. 53

Angeführt in Ansehung der Festsetzung des Grundsatzes, dafs die Frage in Hinsicht des neutralen Seegebietes von keinem Individuo in englischen Gerichten zur Sprache gebracht werden kann.

TWEE GEBROEDERS, Capitain Nordholt — Holländisch — Pag. 59

Englische Admiralität den 27sten Nov. 1801.

Preussen behauptete, dass die zwischen der Ausserems und Gröningen sich hinziehenden Watten preussisches Seegebiet wären. Nicht für hinlänglich erwiesen erachtet, um Einfluss auf die Entscheidung des Schiffes zu haben.

Frau Catharina, Capt. Leymann — dänisch — Pag. 87

Wohlfarths-Ausschuss den 8ten Niv. im Jahre 3.

Genuesisches Gebiet als neutral auf Canonenschussweite von den Franzosen respectirt.

Saint Primiano, Capt. Novelli — päbstlich — Pag. 88

Wohlfarths-Ausschuss den 9ten Floreal im Jahre 5.

Gleichfalls.

Perle, Capitain Laltimer — americanisch — Pag. 89

Prisenconseil den 27sten Therm. im Jahre 5.

Angeführt in Ansehung der französischen Anerkennung der Distance von 2 Lieues von einer neutralen Küste als neutrales Seegebiet.

Amor Parentum, Capt. Henn — hamburgisch — Pag. 105

Englische Admiralität den 13ten April 1799.

Fall, wo Lootsen als Droit of Admiralty die für feindlich angegebene Ladung eines hamburger Schiffes anhielten.

.

Providentia, Capt. Hinch — hamburgisch — Pag. 108

Englische Admiralität den 16ten August 1799.

Fall, wo ein Capitain sich weigerte in einem englischen Hafen in Cornwallis sein Schiff als Prise nehmen zu lassen, woraus für ihn gerichtliche Unannehmlichkeiten entstanden.

Conqueror, Capitain Tate — englisch — Pag. 109

Englische Admiralität den 16ten Januar 1800.

Fall, wo der Marschall des Admiralitätsgerichtes am Bord des Schiffes neutrale dänische Güter als angebliches feindliches Eigenthum anhielt.

Jesus Maria Joseph — portugisisch — . Pag. 113

Prisenconseil den 17ten Prairial im Jahre 9.

Ein Fall, worin die Felucke eines abgetackelten Kapers vor der Exspiration des Marquebriefes des Kaperschiffes ein Schiff genommen, und der Rheder des Kapers die Prise gerichtlich zugesprochen erhalten hat.

Mentor, Capt. Cambel — americanisch — . Pag. 119

Englische Admiralität den 5ten Febr. 1799.

Der Grundsatz der englischen Prisengerichte in Hinsicht des Schadensersatzes, von dem nur selten Ausnahmen Statt finden, besteht darin: daſs nur derjenige, der unmittelbar das Unrecht zufügte (the Wrongdoer) zur Rechenschaft gezogen werden kann.

Betsey, Capt. Murphy — americanisch — Pag. 128

Englische Admiralität den 18ten Dec. 1798.

In diesem Falle wurde festgeseztt, daſs, wenn der ursprüngliche Kaptor in einem bona fide Besitz ist, er für den durch nachmalige Recaptur veranlaſsten Schaden nicht verantwortlich sey.

Nicolaus und Jan — holländisch — . Pag. 180

Englische Admiralität den 5ten März 1784.

Hamburgische Ladungsinteressenten forderten von dem ursprünglichen Kaptor wegen Misverhaltens Entschädigung, die von dem Richter erkannt wurde, weil er das Betragen des ursprünglichen Kaptors tadelhaft fand.

Hendrick und **Jacob** — hamburgisch — Pag. 131

Die Lords den 21sten July 1798.

Das Schiff war irrig als ein holländisches von den Engländern genommen, und wurde ihnen wieder abgejagt von den Franzosen, in deren Besitz es verlohren ging. Die Lords erkannten, daſs der ursprüngliche Kaptor, der kein bona fide Besitzer gewesen, Schadensersatz zu leisten habe.

Mohr, Capitain Helmer — dänisch — . Pag. 137

Admiralität den 24sten Juny 1800.

Der Richter erkannte, daſs die Capitaine der Fregatten, die dieses Schiff der Ladung wegen hatten anhalten lassen und durch deren Substituten es verlohren gegangen sey, den Werth des Schiffes und die Fracht zu ersetzen hätten.

Indianer, Capitain Helmer — dänisch — Pag. 150

Die Lords den 4ten Dec. 1801.

In diesem Falle war das Schiff in Westindien aufgebracht und mit der Ladung frey erkannt. Der Kaper hatte dagegen appellirt. Schiff und Ladung waren taxirt worden, man hatte von dem neutralen Capitain Caution für den Belauf von Schiff und Ladung, und für die Kosten gefordert. Er hatte diese nicht leisten können. Schiff und Ladung waren verkauft und der reine Ertrag deponirt worden. Der Kaper hatte darauf die Appellation desert werden lassen, nachdem er auf der Auction die Ladung spotwohlfeil gekauft hatte.

Rechtliches Gutachten von Dr. Arnold über diesen Fall.

Entreprise, Capt. Barbe — americanisch — Pag. 153

Englische Rechtsgelehrten waren einstimmig der Meinung, daſs nach englischen Gesetzen in diesem Falle,

wo ein Schiff unerhörter Weise genommen und nachmals zwar in Westindien frey erkannt war, jedoch ohne Schadensersatz und ohne Kosten, diese in England nicht gefordert werden könnten, weil die Reclamanten von dem Urtheile in Westindien nicht gehörig appellirt hatten.

St. Jacob — schwedisch — . . . Pag. 176

Gutachten von Sir L. Jenkins.

In wie ferne die englische Krone den durch englische Kreuzer erlittenen Verlust den schwedischen Unterthanen zu vergüten habe.

Die beiden Susannen, Capt. Braren -- dänisch -- Pag. 179

Englische Admiralität den 17ten July 1797.

Die Eigenthümer der Ladung des Schiffes hielten unter der Anzeige, daſs der Verkaufspreis derselben nachdem sie frey gegeben wäre, weit unter dem ersten Einkaufspreise sey, um Schadensersatz an. Abgeschlagen.

Stadt Altona, Capitain Gerd van der Ohe Pasche — dänisch — Pag. 183

Wohlfarthsausschuſs den 27sten Floreal im Jahre 3.

Die französische Regierung decretirte die Bezahlung dieses durch Versehen eines Regierungsschiffes verlohren gegangene dänischen Schiffes ohne den Reclamanten erst an den Officier zu verweisen, der das Versehen begangen hatte.

Endeavour, Capt. W. Obrien — americanisch — Pag. 188

Wohlfarthsausschuſs den 9ten Brumaire im Jahre 3.

Gleichfalls.

Dispatch, Capitain Addison — dänisch — Pag. 188

Admiralität den 5ten May 1801.

Schiff und Ladung wurden condemnirt, weil die Mannschaft den englischen Prisenmeister überrumpelt und sich das Commando des Schiffes wieder erworben hatten. Auch die Assecuradeure bezahlten dieses Umstandes wegen den Schaden nicht.

MARIA, Capitain Paulsen — schwedisch — Pag. 192

Admiralität den 1sten Juny 1799.

Condemnirt, weil die das Schiff begleitende Fregatte die Visitation nicht hatte zulassen wollen.

SAMPSON, Capt. Barney — americanisch — Pag. 200

Angeführt in Ansehung des Segelns unter einer Convoy.

THETIS — toscanisch — . . . Pag. 207

Die Spanier condemnirten dieses Schiff, weil es sich widersetzt und keine Certeparthie am Bord hatte. Die englischen Assecuradeure wurden zur Bezahlung dieses Schadens condemnirt, weil die spanische Condemnationsacte dem Schiffe den neutralen Character nicht absprach.

CANINHOLM, Capt. John Alcock — dänisch — Pag. 220

Prisen-Conseil den 29sten Fructidor im Jahre 8.

Condemnirt, weil es während des Krieges einen feindlichen Eigenthümer gehabt hatte. Angeführt, weil der Kaptor die Anstalten zur Widersetzung von Seiten der Neutralen als ein Gravamen urgirte.

RODOLPH FREDERICK, — americanisch — . Pag. 221

Prisenconseil den 23sten Vendemiaire im Jahre 10.

Das Prisenconseil condemnirte dieses Schiff, welches mit einem Kaperbriefe versehen gegen einen französischen Kaper ein Gefecht gewagt hatte, und welches in

dieser Hinsicht zu Folge eines mit America abgeschlossenen Tractats hätte zurückgegeben werden müssen, weil nach dem Streichen der Flagge einige Schüsse von demselben abgebrannt waren.

Nostra Signora de los angelos, Capitain Saxagosa — englisch — Pag. 228

Engl. Admiralität den 12ten May 1801.

Die Admiralität gab dieses Schiff, welches ein Spanier genommen und ohne vorhergegangene Adjudication an einen Franzosen verkauft hatte, und welches nachmals von den Engländern wieder genommen wurde, an den ursprünglichen Eigenthümer zurück, weil das Schiff keine Condemnationsacte erhalten hatte.

Hendrick und Allida — holländisch — . Pag. 230

Engl. Admiralität den 2ten Oct. 1777.

Angeführt in Hinsicht der Hypothese, daſs nur die gerichtliche Condemnation eines Feindes, mit dem man bonne guerre führt, legal sey.

Thomas, Capitain M'Quay . . . Pag. 231

Engl. Admiralität den 25sten April 1799.

Angeführt in Ansehung der von dem Kaptor zu beurtheilenden Competenz des Gerichtes, welches sich anmaſst eine Condemnation fällen zu wollen.

Flad Oyen, Capt. Martensen — dänisch — Pag. 234

Engl. Admiralität den 16ten Jan. 1799.

In Hinsicht der Illegalität einer von einem Beamten eines kriegführenden Landes in einem neutralen Lande abgegebenen Condemnation und deren Folgen.

Kierligheden, Capt. Sporewig — dänisch — Pag. 243

Engl. Admiralität den 22sten May 1800.

Die Folgen einer solchen Condemnation werden auch selbst dann nicht gehemmt, wenn nachmals in dem eigenen Lande des Kriegführenden eine gerichtliche Entscheidung über ein solches Schiff abgegeben und dadurch die frühere Sentenz corroborirt wird.

THE CONSTANT MARY — englisch — . Pag. 246

Die Lords den 31sten Dec. 1697.

Dieses von den Franzosen in Norwegen eingebrachte und von ihnen nachmals verkaufte Schiff wurde, da es als neutrales Eigenthum in den Hafen von London kam, von dem ursprünglichen englischen Eigenthümer reclamirt und ihm von den Lords of Appeal zuerkannt.

PERSEVERANCE, Capt. Pittor — schwedisch — Pag. 252

Engl. Admiralität den 22sten Nov. 1799.

Bey diesem dem obigen gleichen Falle entschied der Richter, daſs dem neutralen Inhaber die Verbesserungs-Kosten nach deswegen angestellter Untersuchung zurückbezahlt werden sollten.

ST. JOSEPH — holländisch — . . Pag. 255

Dies Schiff war den Engländern von Seeräubern genommen und an Franzosen verkauft. Holländer nahmen es diesen im Kriege ab und condemnirten es gerichtlich. Als holländisches Eigenthum kam es nach England und die reivindication des ursprünglichen englischen Eigenthümers wurde aberkannt

HELENA, Capitain Heslop — englisch — Pag. 255

Engl. Admiralität den 1sten July 1801.

Entscheidung, daſs die Algierer nicht für Seeräuber zu halten sind und daſs sie das von ihnen genommene Eigenthum justo Titulo veralieniren können.

Christopher, Capt. Slyboom — dänisch — Pag. 260

Engl. Admiralität den 18ten Nov. 1799.

Die von einem Kriegführenden in den Häfen seiner Alliirten über daselbst eingebrachte Prisen gefällten Condemnationen sind gültig.

Friendship, Capt. Peter Nagel — dänisch — Pag. 261

Kingston den 17ten Oct. 1799.

Angeführt in der Hinsicht, dafs die Engländer die von den Franzosen in Holland ohne förmliche gerichtliche Condemnationsacten iure belli condemnirten englischen Schiffe für legal condemnirt erachten.

Betsey, Capitain Krüger . . . Pag. 262

Admiralität den 12ten Aug. 1800.

In diesem Falle wurde die Legalität obiger Condemnationen stillschweigend von der Admiralität zugegeben.

Kosmopolit, Capt. Matthieson — dänisch — Pag. 263

Engl. Admiralität den 1sten July 1801.

Die Engländer halten sich nicht berechtiget über eine reivindication zu entscheiden, wenn solche von einem Nicht-Engländer in Ansehung eines seiner Schiffe, welches von den Franzosen auf die Art wie der Flad Oyen condemnirt war, angestellt wurde.

Hersteller — holländisch — . . Pag. 267

Engl. Admiralität den 2ten Aug. 1799.

Die Admiralität rescindirte in diesem Falle ihre Entscheidung, da es erhellte, dafs dieses Schiff, von welchem man geglaubt, dafs es zur Zeit der Entscheidung in England anwesend sey, in Norwegen läge.

Henrick und Maria, Capt. Baar — dänisch — Pag. 267

Engl. Admiralität 1803.

Dies Schiff, welches von Holländern in Norwegen eingebracht war, wurde, während es da lag, im Haag condemnirt. Die Engländer erkannten diese Condemnation in der ersten Instanz nach einer merkwürdigen Verhandlung für gültig.

Bernon, Capt. Dunn — americanisch — Pag. 298

Engl. Admiralität den 19ten Dec. 1798.

Angeführt in Hinsicht der beim Ankauf von Prisen-Schiffen in kriegführenden Ländern in Ansehung der Engländer zu nehmenden Rücksichten.

Welvaart, Capt. Cornelis — preufsisch — Pag. 298

Engl. Admiralität den 8ten Jan. 1799.

Gleichfalls.

Sechs Geschwister — dänisch — . Pag. 300

Engl. Admiralität den 19ten Nov. 1801.

Der Ankauf eines Prisen-Schiffes mufs pure und bona fide geschehen seyn, sonst halten die Engländer sich für berechtiget, eine solche Condemnation als illegal anzusehen.

Argo, Capitain Smit Pag. 303

Engl. Admiralität den 22sten Jan. 1799.

Angeführt in Hinsicht der Aeufserung von Sir W. Scott, dafs wenn ein Neutraler in feindlichen Ländern Schiffe ankaufen und mand: noie den Kaufbrief unterschreiben läfst, bey dem Kaufbriefe eine gehörige Vollmacht angeheftet seyn müsse.

General Waltersdorf, Capitain Thaarup Pag. 304

Engl. Admiralität den 9ten May 1799.

Angeführt in der Hinsicht, dafs ein Neutraler in den englischen Admiralitätsgerichten sein Eigenthum nicht

vindiciren darf, wo er es trifft; sondern daſs er den Kaptor desselben zur Adjudication anzuhalten hat, wenn dieser es versäumt solche zu verlangen.

GEORG, Capitain Dunkin Pag. 305

Engl. Admiralität den 21sten Jan. 1801.

In gleicher Beziehung angeführt.

CARL und MAGDALENA, Capitain Brandt Pag. 306

Engl. Admiralität den 29sten April 1800.

Angeführt in Rücksicht auf den Satz, daſs nur die Sentenz eines competenten englischen Prisengerichtes es bewirken kann, das Eigenthum einer Prise cum justo Titulo zu übertragen.

HULDA, Capitain Mill Pag. 307

Engl. Admiralität den 21sten April 1801

In ähnlicher Hinsicht.

RESOLUTION, Capit. R. Hendricks — dänisch — Pag. 314

Prisen-Conseil den 12ten Nov. 1782.

Angeführt als das einzige in dem Code des Prises enthaltene Beispiel, bey welchem die Fransosen von ihrem Princip, daſs den Neutralen der Ankauf von feindlichen Schiffen und nach Ausbruch eines Krieges von Schiffen, die während der Feindseligkeiten einen feindlichen Eigenthümer gehabt haben, nicht erlaubt sey, eine Ausnahme gemacht haben.

MARIA HENRIETTA, Capt Maancke — dänisch — Pag. 315

Prisen-Conseil den 27sten Messidor im Jahre 10.

Eine der neuesten Entscheidungen des Prisen-Conseil in Gemäſsheit dieses Princips.

Courier von Altona — dänisch — . Pag. 329

Angeführt in Betreff der Verschiedenheit der Bauart zwischen americanischen und englischen Schiffen.

Armainha de Portugal — portugisisch — Pag. 333

Königl. Geheimerath in Frankreich den 10ten May 1787.

Dieser Ostindienfahrer wurde condemnirt, weil Portugiesen ihn während des americanischen Krieges von den Engländern angekauft hatten. Die englischen Assecuradeure wurden in erster Instanz von der Verbindlichkeit zu bezahlen freigesprochen, weil diese Sentenz als conclusiver Beweis angenommen wurde, daſs das Schiff nicht portugisisch gewesen sey.

Dieser Fall wird in den englischen Reports allegirt unter der Rubrik

De Souza versus Ewer.

Emilia, Capitain David Pieter — dänisch — Pag. 337

Französisches Consulat in Mallaga den 23sten Ventose im Jahre 6.

Ein Fall, wo der Neutrale ex Analogia aber ohne Erfolg, den Schutz des französischen Gesetzes, welches den Ankauf der von den Feinden Frankreichs condemnirten französischen Schiffe erlaubt, bey einem Schiffe forderte, welches den Alliirten Frankreichs zugehört hatte, von den Endländern condemnirt und an einen Neutralen verkauft war.

Der junge Nicolaus, Capitain Slyboom — dänisch — Pag. 337

Ebendaselbst den 27sten Floreal im Jahre 6.

Gleichfalls.

HELENA, Capt. Claus Jansen — dänisch -- Pag. 339

Ebendaselbst den 19ten Pluviose im Jahre 6.

Fall wo angenommen wurde, dafs Rufsland schon seit 1794 im Kriege mit Frankreich erachtet werden müfste, und in welchem die Frage: wann der Kriegszustand als anfangend zu erachten sey, discutirt wurde.

VENSKAP, Capt. Hinr. Meyer — dänisch — Pag. 341

Ebendaselbst den 27sten Floreal im Jahre 6.

Gleichfalls.

WILHELMSBURG, Capt. Boysen — dänisch — Pag. 342

Prisen-Conseil den 17ten Brumaire im Jahre 9.

Allegirt in Hinsicht der in Prisengerichten getadelten Inaccuratesse eines Bielbriefes in Beziehung auf obige Materie.

DIE GEBRÜDER, Capt. Ch. Crocq — dänisch — Pag. 343

Mallaga den 23sten Messidor im Jahre 6.

Fall wo das obige Princip auf ein englisches Wrack ausgedehnt wurde, welches nach dem Ausbruche des Krieges zwischen England und Frankreich an einen Dänen verkauft und von demselben neu verzimmert worden.

RANGER, Capitain Brandt — dänisch — Pag. 347

Engl. Adm. — — 1799.

Allegirt in Hinsicht des Grundsatzes der Engländer: dafs Prisen-Schiffe die von Neutrale in feindlichen Ländern angekauft werden, vor ihrer Zuhausekunft Ladungen auf neutralen Gegenden verfahren dürfen.

VIGILANTIA, Capt. Gerritz — preufsisch — Pag. 348

Engl. Adm. den 6ten Nov. 1796.

Entcheidung in Hinsicht des sogenannten feindlichen Handels.

ENDRAGHT, Capt. Broetjas — oldenburgisch — Pag. 350
Engl. Adm. den 9ten Nov. 1796.
Gleichfalls.

JEMMY, Capitain Nosten — dänisch — . Pag. 351
Engl. Adm. den 17ten July 1801.
Die Engländer erlauben nicht, daſs Neutrale die Commission in Hinsicht der Fahrt ihrer Schiffe den feindlichen Verkäufern überlassen.

GEORG, Capt. Claus Ropers — dänisch — Pag. 352
Die Lords im May 1802 definitiv im April 1803.
Merkwürdige Entscheidung in Hinsicht des unter dem Schiffe Ranger angeführten Grundsatzes.

IDA JOHANNA
VROUW HERMINA } . . . Pag. 355
Fälle, wo neutrale Schiffe, um die Vortheile holländischer Connexion in der mittelländischen See zu genieſsen, holländische Papiere für dieselben angeblich genommen hatten, und deswegen in England condemnirt wurden.

DE JONGE JACOB und JOHANNA, Capitain Visser — preuſsisch — Pag. 362
Engl. Adm. den 13ten Nov. 1798.
Fischer-Schiff, condemnirt, weil es von Holland ausfuhr und dahin zurückkehrte.

SUSA, Capt. Barzillai Hussey — americanisch — Pag. 363
Engl. Admiralität den 3ten Dec. 1799.
Allegirt in der Hinsicht, daſs die Engländer den Südsee-Wallfischfang, der mit neutralen Schiffen von Frankreich aus und nach Frankreich zurück betrieben wird, auch für einen feindlichen Handel ansehen.

La Statira, Capt. Seaward — americanisch — Pag. 369

Prisen-Conseil den 6ten Thermidor im Jahr 8.

Allegirt in Hinsicht einer Aeufserung von Portalis über die Bestimmung nach feindlichen Häfen.

Republicain, Capt. J. Simpson -- americanisch -- Pag. 369

Prisen-Conseil den 4ten Thermidor im Jahre 8.

Gleichfalls.

Fortuna, Capitain Fasmer — dänisch — Pag. 369

Prisen-Conseil den 3ten Vendemiaire im Jahre 9.

Gutachten über die jetzige Anwendbarkeit der französischen Gesetze über die Waaren vom feindlichen Ursprung.

Emanuel, Capit. Söderström — dänisch — Pag. 374

Engl. Admiralität den 9ten April 1799.

Ausführliche Aeufserungen von Sir William Scott über den sogenannten feindlichen Küstenhandel, und über die Illegalität desselben.

Fall wo einem Neutralen Fracht im feindlichen Küstenhandel aberkannt wurde.

Mercurius — dänisch — Pag. 380

Die Lords den 7ten März 1795.

Gleichfalls.

Speculation, Capitain Feroe — dänisch — Pag. 281

Engl. Admiralität den 16ten Dec. 1799.

Fall, wo das im Küstenhandel engagirte Eigenthum mit Kostenersatz freigegeben wurde, weil der Kaptor sich Illegalitäten hatte zu Schulden kommen lassen.

Welvaart, Capt. Cornelis — preufsisch — Pag. 383

Engl. Admiralität den 8ten Jan. 1799.

Allegirt in Hinsicht einer wichtigen Aeufserung von Sir W. Scott über den feindlichen Küstenhandel.

ANNEMUR, Capt. Sarrey — marockanisch — Pag. 384
Engl. Admiralität den 13ten May 1800.

Ein Fall, worin als Ausnahme der allgemeinen Regel fernerer Beweis beim feindlichen Küstenhandel erlaubt wurde, und worin eine merkwürdige Aeufserung von Sir W. Scott über die Auslegung der Tractaten in Hinsicht auf den feindlichen Küstenhandel vorkommt.

CAROLINA, Capitain Hartmann . . Pag. 388
Engl. Admiralität den 13ten May 1800.

ALLIANCE Pag. 389
Die Lords den 7ten Febr. 1801.

MARGARETHA CHARLOTTA , . . Pag. 389
Die Lords den 8ten Juny 1801.

Fälle, in welchen kein fernerer Beweis beim feindlichen Küstenhandel zu gelassen wurde.

LEOPARD — americanisch — . . Pag. 394
Fall, wo das englische Admiralitätsgericht in Nassau americanisches, nach Havannah versandtes Eigenthum condemnirt hatte, weil dasselbe in Naturproducten des Mutterlandes bestand. Merkwürdiges, dem americanischen Minister zugestelltes Gutachten in Anleitung desselben von dem Königsadvocaten über den feindlichen Colonialhandel.

EMANUEL, Capt. Eisenberg — hamburgisch — Pag. 397
Engl. Admiralität den 15ten Aug. 1800.

Dies Schiff war mit einer hamburgischen Ladung von Hamburg nach St. Domingo bestimmt, lief in Bour-

deaux an, verkaufte einige Theile der Ladung daselbst, nahm andere Waaren ein und wurde auf der Fahrt nach St. Domingo genommen. Das Schiff und die in Hamburg eingenommenen Waaren wurden freigegeben; allein die in Bourdeaux eingenommenen condemnirt.

Verwagtig — dänisch — . . . Pag. 409

Die Lords den 28sten Febr. 1786.

Fall aus dem americanischen Kriege, wo die Lords Fracht in einem feindlichen Colonial-Falle erkannten.

Rose, Capitain Young — americanisch — Pag. 430

Engl. Admiralität den 15ten Aug. 1800.

Fall, wo die in dem Falle des Emanuel entwickelten Grundsätze auf einer Reise von einem feindlichen Mutterlande nach den Colonien des anderen feindlichen Mutterlandes extendirt wurden.

Polly, Capitain Lasky — americanisch — Pag. 431

Engl. Admiralität den 29sten April 1800.

Merkwürdige Entscheidung in Hinsicht auf die Frage: welche Importation die Continuität einer Reise breche? Eine Frage, die in Rücksicht auf den Handel nach feindlichen Colonien mit Producten des Mutterlandes äufserst wichtig ist.

Minerva, Capt. Andalle — americanisch — Pag. 446

Engl. Admiralität den 20sten März 1801.

Fall, wo die auf den feindlichen Colonialhandel verfügte Strafe angewandt wurde, obgleich das Schiff in Veranlassung einer durch Franzosen gemachten Kaptur desselben eine ganz andere Bestimmung erhalten hatte.

Rebecca Pag. 451

Engl. Admiralität den 5ten Dec. 1778.

Allegirt als ein Fall, in welchem Sir James Marriott ein im feindlichen Handel engagirtes Schiff freisprach, indeſs ohne Fracht und Kosten.

Anna Dorothea Pag. 452

Engl. Admiralität.

Aehnliche Entscheidung von Sir W. Scott.

Der junge Thomas Pag. 452

Die Lords im November 1801.

Entscheidung der Lords, daſs ein im feindlichen Colonialhandel engagirtes neutrales Schiff confiscable sey.

Tyd — holländisch — Pag. 453

Eine Entscheidung des Lord Mansfield aus dem Kriege von 1756, die der Verfasser als einen Beweis allegirt hat, daſs das englische gerichtliche Vorgeben, als wären sie im französischen Revolutionskriege nicht weiter in Hinsicht der Colonialfälle gegangen als 1756, unbegründet sey.

Vrouw - Margaretha, Capitain Marcussen — dänisch — Pag. 458

Die Lords den 19ten Febr. 1800.

Fall, wo ein dänisches in Feindes Lande gekauftes Schiff, ehe es in einem neutralen Hafen gewesen war, von einem feindlichen Mutterlande nach einer neutralen Besitzung und von da auf eine feindliche Colonie versegelte, woselbst es eine Ladung auf den Hafen seiner Heimath einnahm, mit welcher es aufgebracht, aber von den Lords frey erkannt wurde.

Rosalie und Betty, Capitain Gebhardt Pag. 464

Engl. Admiralität den 5ten Febr. 1801.

Allegirt in Hinsicht einer Aeufserung von Sir W. Scott dafs die Instruction, die in Hinsicht des Handels neutraler Schiffe von ihrem Lande nach feindlichen Colonien erlassen worden, auch auf den Fall auszudehnen sey, wenn ein neutrales Schiff von einer feindlichen Colonie nach dem Hafen des neutralen Eigenthümers der Ladung bestimmt ist.

John, Capt. M. F. Scheer — dänisch — . Pag. 465

Die Lords den 14ten May 1801.

Fall, wo die Lords ein dänisches, auf der Zuhausereise nach Altona genommenes Schiff nebst seiner dänischen Ladung condemnirten, weil das Schiff auf der Hinreise von einem feindlichen Mutterlande directe auf eine feindliche Colonie versegelt war, und deshalb als in einem illegalen Handel betroffen erachtet wurde.

Speculation, Capt. J. Roeloffs — dänisch — Pag. 467

Die Lords den 3ten July 1801.

Schiff und Ladung frey gesprochen, weil das Schiff auf der Hinreise von Altona aus versegelt war und schon eine von dem Schiffe zurückgelegte Reise die Retour-Bestimmung nach Altona um so glaubhafter machte.

The new Aventure — americanisch — . Pag. 470

Die Lords den 26sten Nov. 1801.

Schiff und Ladung condemnirt, weil das Schiff von einer feindlichen Niederlassung nach der feindlichen Colonie eines anderen Landes in Westindien bestimmt war.

Oxolm Pag. 470

Die Lords den 11ten März 1802.

Eine Entscheidung wie die vorhergehende.

WILHELMINA, Capitain Otto — dänisch — Pag. 470

Die Lords den 26sten Nov. 1801.

Merkwürdige Entscheidung der Lords, worin die Quästion in Hinsicht des Colonialhandels weitläuftig erörtert, und in welchem von den Lords entschieden wurde, dafs ein neutrales Schiff, welches von einer feindlichen Colonie mit einer neutralen Ladung nach einem anderen neutralen Hafen als demjenigen, wohin es oder die Ladung gehört, bestimmt wäre, sammt der neutralen Ladung zu confisciren sey.

NANCY, Capt. Benjamin — americanisch — Pag. 485

Die Lords den 19ten Dec. 1802.

Colonialfall eines von la Guayra nach Hamburg bestimmten americanischen Schiffes, in welchem man vergeblich durch Allegation des in Doctor Commons entschiedenen Falles Minerva, der Condemnation des Schiffes vorzubeugen suchte.

VOLANT, BESSON } — americanisch — . . . Pag. 486

Die Lords im December 1801.

Entscheidungen wie die vorhergehende.

CHARLOTTE, Capt. Coffin — americanisch — Pag. 486

Die Lords den 29sten März 1803.

Präjudicat in denjenigen Colonialfällen, wo die ganze Transaction vor 1793, d. h. vor der Instruction vorgefallen war.

Entscheidung wie in Ansehung des Schiffes Wilhelmina.

Jeruska, Capt. Giles
Betsey, Capt. Kinsmann } — americanisch — Pag. 488
Entscheidungen wie die vorhergehende.

Lucy, Capitain Glover — schwedisch — Pag. 488
Die Lords den 18ten May 1802.

Fall, wo ein von St. Domingo nach den vereinigten Staaten von America befrachtetes schwedisches Schiff condemnirt wurde.

Sally, Capitain Heſs — americanisch — Pag. 489
Die Lords den 10ten Dec. 1801.

Fall, wo ein americanisches von St. Domingo nach St. Thomas bestimmtes Schiff freigesprochen wurde.

Hector, Capitain Smith — americanisch — Pag. 489
Die Lords den 5ten July 1800.

Gleiche Entscheidung, worauf die vorhergehende begründet war.

Nancy, Capitain Knudsen — dänisch — Pag. 492
Engl. Admiralität den 24sten Juny 1800.

Ostindischer Colonialfall, wo eine Ausnahme von der Regel Statt fand, daſs die Schuld mit der Contrebande abgelegt würde, und wo eine angeblich falsche Clarirung in der Ausreise präjudicirte.

Rosalie und Betty, Capitain Gebhardt — preussisch — Pag. 496
Engl. Admiralität den 5ten Febr. 1801.
Allegirt in ähnlicher Hinsicht.

Rensborg, Capitain Nyberg — dänisch — Pag. 498
Engl. Admiralität den 13ten Aug. 1802.

In diesem Falle wurde entschieden, dafs Contracte, die ein Neutraler mit der holländisch-ostindischen Compagnie über eine Quantität Waaren in Batavia errichtet hatte, illegal wären, weil die Holländer angeblich aus Verlegenheit, welche der Neutrale kannte und welche durch den Krieg veranlafs war, über eine sehr grofse Quantität Waaren diese Contracte errichteten.

West Capel Pag. 518

Fall, wo in einem neutralen Schiffe Gewürze freigegeben wurden. Vergeblich allegirt in dem vorigen Falle.

Anna Catharina, Capitain Wupper . Pag. 530

Engl. Admiralität den 3ten Aug. 1802.

Entscheidung über hamburgisches Eigenthum, die auf ähnlichen Gründen wie die über das Schiff Rensborg beruhte, und in welcher eine Condemnation erfolgte, weil dies an die spanische Regierung abzuliefernde Eigenthum bey der Löschung desselben sogleich spanisch werden sollte.

Die Vrouw Hermina, Capitain Joncker — preussisch — Pag. 532

Engl. Admiralität den 27sten Jan. 1799.

Angeführt in Hinsicht der Discretion, die ein neutraler Capitain bey der von den Engländern erlaubten simulirten Ausclarirung in Fällen wo die Bestimmung von einem kriegführenden Lande geht, zu beobachten hat.

Friendship, Capt. Nagel — dänisch — . Pag. 534

Die Lords 1803.

In gleicher Hinsicht angeführt.

Sara Christina, Capitain Gorgensen — schwedisch — Pag. 535

Engl. Admiralität den 7ten Aug. 1801.

In ähnlicher Hinsicht angeführt.

Diana, Capitain Zinske — preuſsisch — . Pag. 547

Prisenconseil den 13ten Ventose im Jahre 9.

Allegirt in Hinsicht des Umstandes, daſs das Prisenconseil die simulirte Ausclarirung von einem kriegführenden Hafen nach einem feindlichen für keinen Condemnationsgrund hält.

Sirene, Capitain Matsen — dänisch — . Pag. 548

Mallaga den 8ten Floreal im Jahre 6.

Condemnirt in Mallaga von dem französischen Consul, weil das Schiff auf Hamburg ausclarirt hatte, in Dover für Ordre angelaufen und in Folge dieser Ordre nach London versegelt war.

Quintus, Capt. Luthmann — schwedisch — Pag. 550

Prisenconseil den 16ten Thermidor im Jahre 8.

Condemnirt in Mallaga, weil es zweimal auf einer Reise nach einem und demselben Hafen versegelt, und die Destination des Schiffes nicht in dem Passe ausgedrückt war. Freigesprochen im Prisenconseil.

Mercurius, Capt. Gerdes — hamburgisch — Pag. 561

Engl. Admiralität den 10ten Dec. 1798.

Fall, wo ein nach Amsterdam bestimmtes Schiff, welches von einem Blockirenden gewarnt war nicht in den Texel einzulaufen, condemnirt wurde, weil es durch die Vliepassage in die Südersee zu kommen gesucht hatte.

FRIEDERICH MOLTKE, Capt. Boysen -- dänisch -- Pag. 564

Engl. Admiralität den 10ten Dec. 1798.

Allegirt in Hinsicht merkwürdiger Aeuſserungen von Sir W. Scott in Hinsicht des Auslaufens aus einem blockirten Hafen.

HENDRICK und MARIA, Capt. Baar — dänisch — Pag. 566

Engl. Admiralität den 15ten Jan. 1799.

Ein Fall, wo ein Schiff frey gesprochen wurde, welches nach Amsterdam zur Zeit einer Blockade bestimmt war, weil der blockirende Officier ohne dazu auctorisirt zu seyn, diese specielle Blockade auf alle holländische Häfen hatte ausdehnen wollen.

COLUMBIA, Capt. Weeks — americanisch — Pag. 572

Engl. Admiralität den 17ten Jan. 1799.

Angeführt in Hinsicht der Verantwortlichkeit der Rheder für die Maaſsregel ihrer Commissionaire und Capitaine. Aeuſserungen über den americanischen Tractat mit England.

NEPTUNUS, Capitain Kuyp — preuſsisch — Pag. 576

Engl. Admiralität den 28sten Jun. 1799.

Aeuſserung über die Verpflichtung der Neutralen, fördersamst aus einem blockirten Hafen sich zu entfernen, wenn sie vor der Blockade in denselben eingelaufen waren.

BETSEY, Capt. Goodhue — americanisch — Pag. 577

Engl. Admiralität den 24sten März 1799.

Fall, wo es einem Americaner ungeahndet hinging, über die Fortdauer der Blockade bey der blockirenden Macht Erkundigung angestellt zu haben.

HENRICH u. MARIA, Capt. Goussee } -- dänisch -- Pag. 580
POSTEN, Capitain Hyll }

Fälle von europäischen Schiffen, bey welchen Erkundigung an Ort und Stelle über die Fortdauer der Blockade Condemnation zur Folge hatte.

TWEE GEBROEDERS, Capitain Nordholt — preussisch — Pag. 581

Engl. Admiralität den 27sten Nov. 1801.

Aeusserungen von Sir W. Scott über die Freiheit der Fahrt durch neutrale Wasserpassagen nach blockirten Häfen und Gegenden.

NEPTUNUS, Capitain Kuyp — preussisch — Pag. 582

Engl. Admiralität den 3ten Aug. 1800.

Diejenigen Güter zu deren Verschiffung schon vor einer Blockade Ordre ertheilt war, welche vor der Verschiffung nach der Bekanntschaft mit der Blockade nicht hatte widerrufen werden können, wurden frey gegeben.

DIE HURTIGE HANNE, Capt. Dahl — dänisch — Pag. 588

Engl. Admiralität den 19ten July 1799.

Keine Entschuldigung als nur der Fall einer erwiesenen äussersten Noth wird bey einem Bruch einer Blockade als hinreichend zugelassen. Bey der Entscheidung über die Ladung dieses Schiffes kamen die in der Sache des Schiffes Adelaide, Capitain Rose, aufgestellten Grundsätze zur Anwendung.

IMINA, Capitain Baumann Pag. 597

Engl. Admiralität den 1sten Aug. 1800.

Die auf die Nachricht von einer Blockade erwiesenermassen veränderte Reiseroute hebt das durch die ur-

sprüngliche Versegelung mit der Bestimmung nach einem blockirten Hafen schon begangene Verbrechen, und kömmt auch den Ladungsinteressenten zu Statten.

Adelaide, Capitain Rose — bremisch — Pag. 600

Engl. Admiralität den 22sten Aug. 1799.

Wenn eine Blockade durch Notification an die vornehmsten Seemächte schon seit einiger Zeit bekannt gemacht ist; so entsteht eine Präsumtion, die auch die Unterthanen anderer Staaten denen die Blockade nicht notificirt ist, mit den Folgen der Bekanntschaft mit derselben afficirt.

Juno, Capitain Beard — americanisch — Pag. 603

Engl. Admiralität den 18ten July 1799.

Untersuchung über die Folgen, welche eine specielle Erlaubniſs (Licence) in einen blockirten Hafen einlaufen zu können, mit sich führet.

Vrouw Johanna, Capitain Ohken . . Pag. 612

Engl. Admiralität den 18ten July 1794.

Ein Schiff darf in der Regel nicht eher nach einem per Notificationem für blockirt erklärten Hafen versegeln, als bis dieselbe durch die blockirende Macht zurück genommen ist.

Welwart van Pillaw, Capitain Botter — preussisch — Pag. 613

Engl. Admiralität den 19ten July 1799.

Neutrale Schiffe, die aus einem, zu Folge einer Notification blockirten Hafen versegeln, können keine Unwissenheit über die Fortdauer der Blockade vorschützen, wenn auch die blockirende Macht von der Station ent-

fernt war, und die Strafe des Bruches einer Blockade präscribirt nicht vor dem Ende der Reise.

Jonge Petronella, Capt. Kens — dänisch — Pag. 617

Engl. Admiralität den 19ten July 1799.

Eine Frist von acht Tagen wurde nicht für die Kundwerdung der Nachricht von der per Notificationem constitutirten Blockade von Holland in Rotterdam für hinreichend gehalten.

Youffrouw Maria Schröder, Capitain Greenwold Pag. 618

Engl. Admiralität den 15ten July 1800.

Fall, wo ein, während der Blockade von Havre von da versegeltes Schiff, frey erkannt wurde, weil die Blockade von Havre von Seiten der englischen Officiere auf dieser Station unregelmäſsig aufrecht erhalten war.

Vrouw Barbara } . . . Pag. 621

Thuisken — Henricus } Pag. 622

In dem vorhergehenden Falle angeführt als Beispiele, dáſs Schiffe während der Blockade in Havre von den Engländern wären eingelassen worden.

In dem Falle des Schiffes Henricus hielt das Gericht dafür, daſs die Erlaubniſs mit einer Ladung hineingehen zu dürfen, auch die Erlaubniſs in sich schlösse, mit einer anderen Ladung wieder herauskommen zu dürfen.

Venskab, Capitain Heitmann — dänisch — Pag. 635

Entscheidung wie die Vorhergehenden.

Youffrouw Maria Schröder, Capitain Greenwold Pag. 636

Engl. Admiralität den 24sten Juny 1801.

Der gröſste Theil der Ladung wurde condemnirt, weil das Gericht die Wohlthat, welche einzelnen Schiffen durch die in Hinsicht ihrer irregulair vollzogenen Blockade zugeflossen war, nicht auf andere Gegenstände als auf die speciellen Schiffe ausdehnen wollte.

Neptunus, Capitain Hempel . . . Pag. 640

Engl. Admiralität den 18ten July 1799.

Das Gericht hielt dafür, daſs das, durch die angefangene Versegelung auf einen blockirten Hafen begangene Verbrechen, durch den Umstand abolirt sey, daſs das Schiff unterweges von einem englischen Kriegsschiffe erfuhr, der quästionirte Hafen sey nicht blockirt.

Adelaide, Capitain Rose — bremisch — Pag. 645

Engl. Admiralität den 12ten May 1801.

Entcheidung in Betreff der americanischen Ladung. Merkwürdig in Hinsicht der Zeit, in welcher eine per Notificationem constituirte Blockade als bekannt angenommen wird.

Ocean, Capitain Parker — americanisch — Pag. 652

Engl. Admiralität den 16ten May 1801.

Entschieden, daſs Waaren, die von Americanern während der Blockade von Amsterdam daselbst beordert waren, und von Rotterdam aus verschifft wurden, in puncto gebrochener Blockade nicht confiscable wären.

Alexander, Capitain Ages . . . Pag. 655

Engl. Admiralität den 3ten April 1800.

Dies Schiff war in puncto gebrochener Blockade condemnirt. Die Ladungsinteressenten behaupteten darauf, daſs sie bey dieser Handlung des Capitains unschuldig wären, und ihre Waaren eine erlaubte Bestimmung gehabt hätten. Die Ladung wurde dessenungeachtet condemnirt.

Die Frau Ilsabe, Capitain Pieper . . Pag. 657

Engl. Admiralität den 4ten Aug. 1801.

Erkannt, daſs bey der allgemeinen Blockade von Holland die Schelde, obgleich sie ein Grenzfluſs von Holland ist, und vormals immer geschlossen war, nicht für blockirt zu erachten sey.

Yuffrouw Maria Schröder, Capitain Greenwold Pag. 659

Engl. Admiralität.

Waaren, die vor der Blockade von Havre dahin geschickt und während der Blockade für neutrale Rechnung von da wieder versandt waren, wurden frey erkannt.

Potsdam, Capitain Gehrts . . . Pag. 660

Engl. Admiralität den 20sten Oct. 1801.

Erkannt, daſs der Verkauf eines Schiffes in einem blockirten Hafen von einem Neutralen an einen Neutralen, der Blockade wegen nicht ungültig sey.

Stert, Capitain Johnsen Pag. 661

Engl. Admiralität den 4ten Aug. 1801.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Waaren wurden frey erkannt, die während der Blockade von Holland für neutrale Rechnung von Holland zum Behuf einer Bestimmung nach London über Embden verschrieben waren, nach welchem letzteren Orte sie durch die inländische Schifffahrt geschafft waren. Sir W. Scott äuſserte dabey, daſs er die inländische Fahrt von der Wattenfahrt unterscheide.

Calypso, Capitain Schultz . . . Pag. 700

Engl. Admiralität den 19ten Dec 1799.

Eine Ladung wurde condemnirt, weil der letzte Theil derselben einige Tage nach der Bekanntschaft mit der allgemeinen Blockade von Holland verladen war.

Hamburg,

gedruckt bey Just Christoph Brüggemann.

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Jacobsen, Friedrich Johann, 1774-1822

Handbuch über das practische Seerecht der Englaender und Franzosen in Hinsicht auf das von ihnen in Kriegszeiten angehaltene neutrale Eigenthum, mit Rücksicht auf die englischen Assecuranz-Grundsaetze ueber diesen Gegenstand
Bd.: 1

Hamburg (1803)

J.publ.e. 179-1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10556553-5